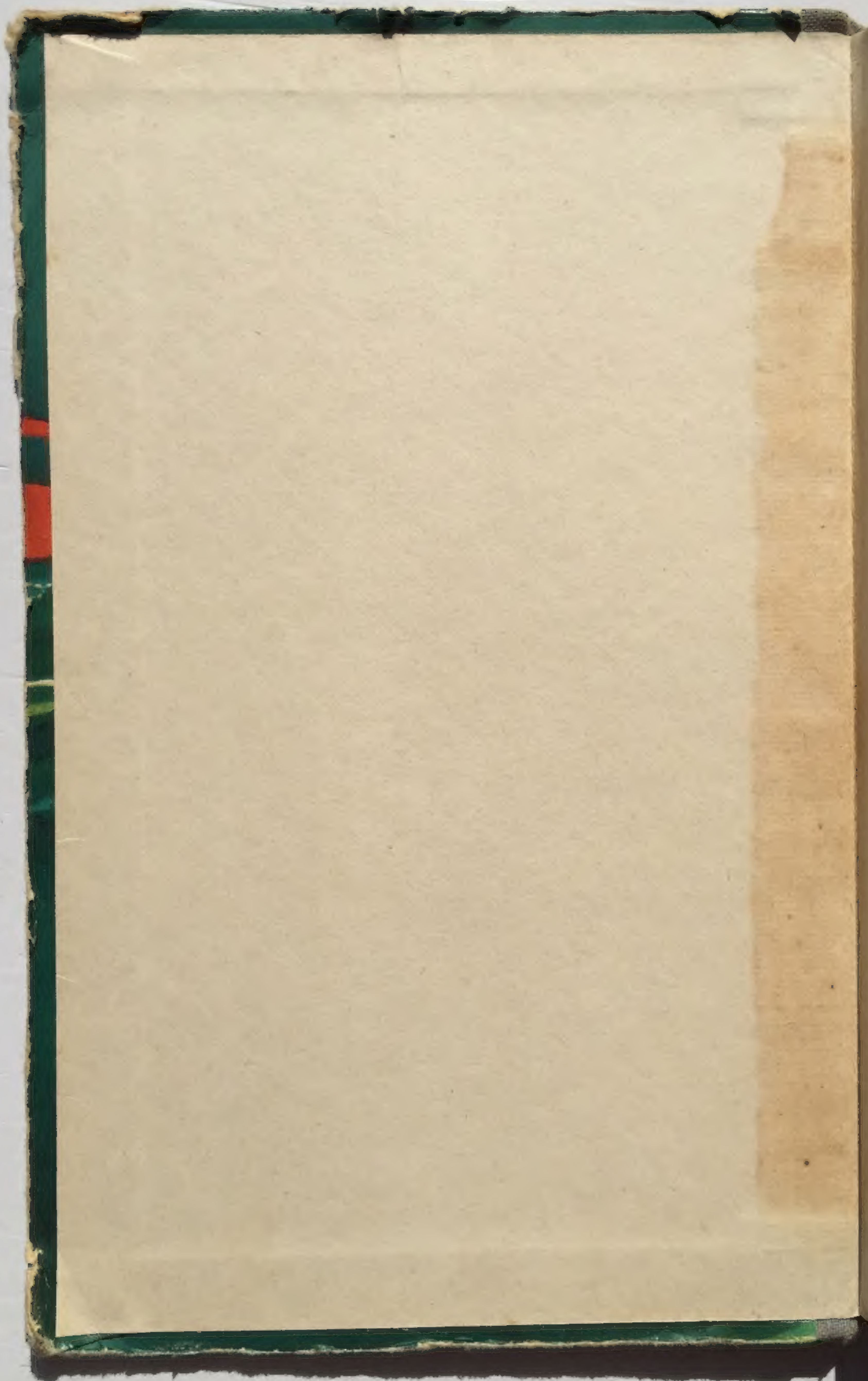
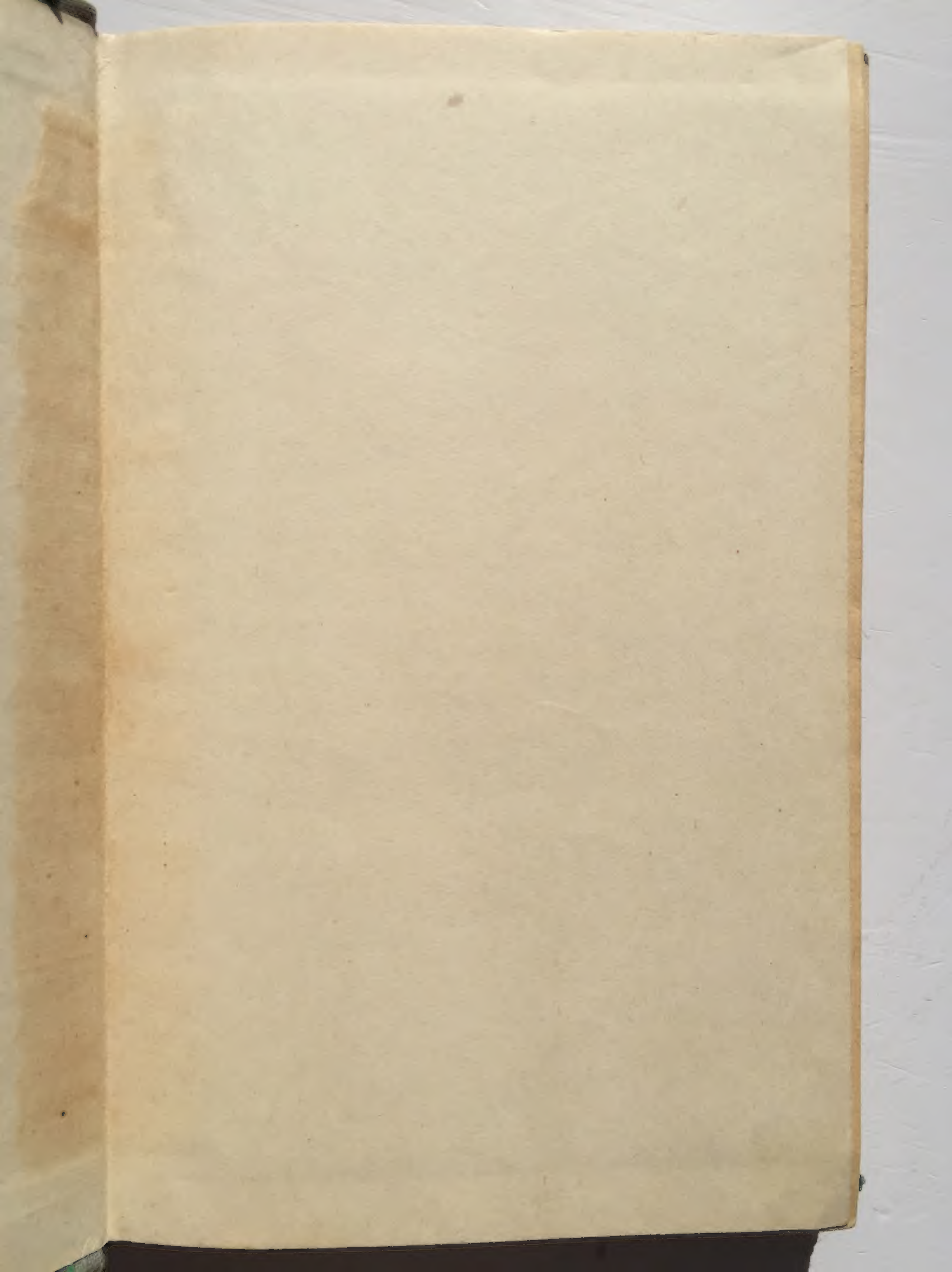


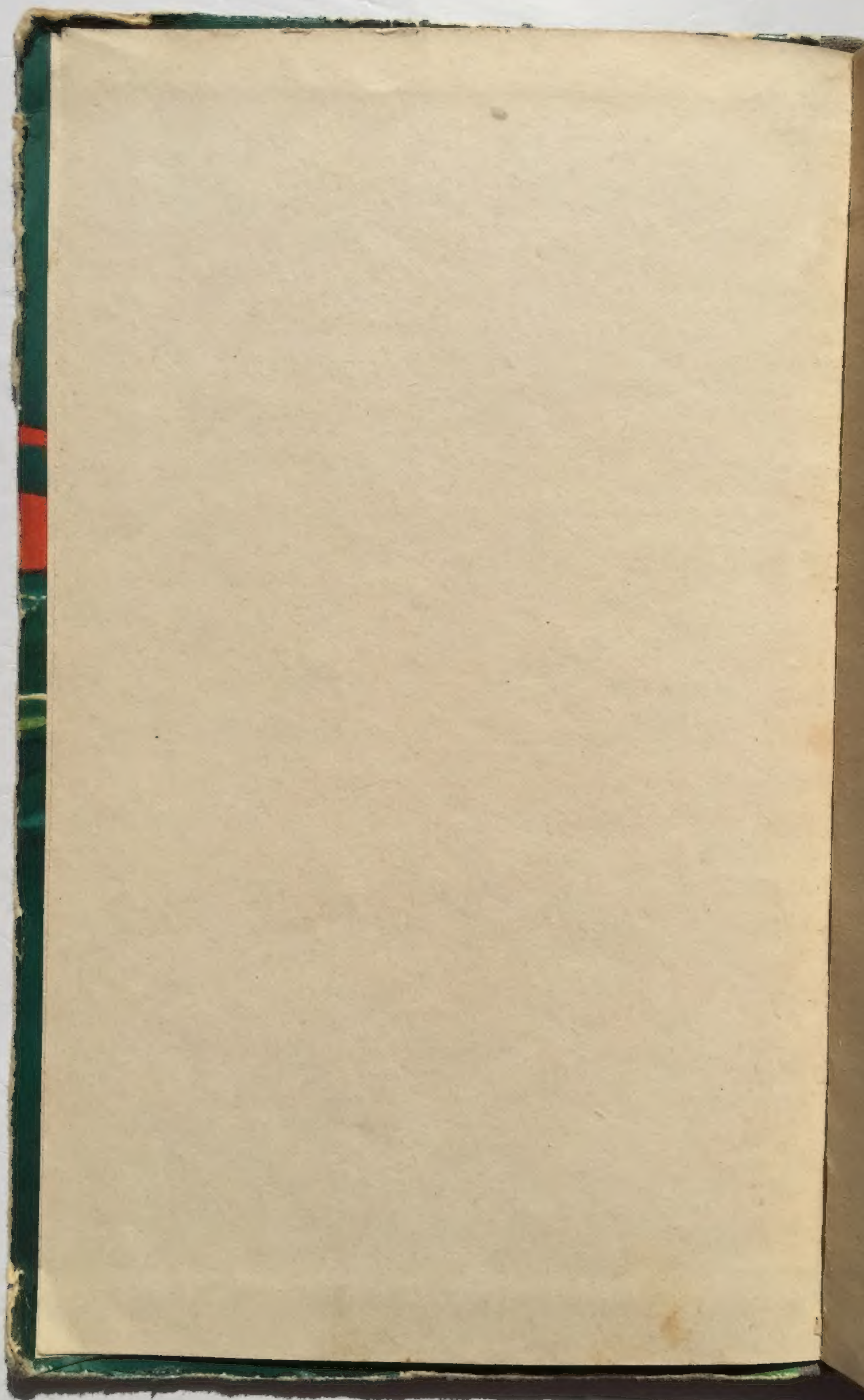


Л. СКРЯГИН

ТЮ СЛЕДАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ







119
119
119

Л С К Р Я Г И Н

ПО СЛЕДАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ



ИЗДАТЕЛЬСТВО • ТРАНСПОРТ • МОСКВА 1965

УДК 656.61:911:656.08(023)

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ

Из поколения в поколение передаются легенды о «кладбищах кораблей» с несметными сокровищами, о пропавших без вести судах и дрейфующих без экипажа парусниках.

По следам морских катастроф идут кладоискатели, но нередко они гибнут, так и не вырвав у пучины ее тайны и не увидев затонувших ценностей...

О полной драматизма борьбе людей с морской стихией повествует эта книга. Читатель узнает о причудливых путях «бутылочной почты» через океаны и годы, о жестокой конкуренции пароходных компаний, оспаривающих почетный приз — «Голубую ленту Атлантики», о происхождении сигнала бедствия «SOS» и о многом другом из истории мореплавания.

Га
чудов
ков, о
мореп
чрезв
вожде
дежны
качест
судов,
сниска
бища
Со
вия пл
вигаци
мыми
божде
зано с
внедре
фы не
В с
ходств
дов, у
шара с
жиров
релась
На
ступаю
стремл
буждал
от свои

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Голубая лента Атлантики	5
Дым над океаном	5
Первые сенсации	9
Победы и поражения «Кунард лайн»	13
Новый опасный соперник	18
Столкновение «Арктика»	20
Океанский марафон продолжается	24
Атлантика против «Атлантика»	28
Трагедии гонок	31
Борьба гигантов	35
Гибель «непотопляемого»	39
Приз «Голубая лента Атлантики»	42
Судьба «Нормандии»	46
Последний рекордсмен	58
Спасите наши души	61
Сигнал бедствия	61
Тревога в эфире	68
Последние радиogramмы «Титаника»	72
На помощь пароходу «Вольтурно»	77
Единая аварийная радиоволна	85
Подвиг танкера «Советская нефть»	89
Они не пройдут мимо	95
«Почта Нептуна»	99
Немые свидетели	99
Призраки морей	104
Реки в океанах	110
«Бутылочная почта»	115
Тайны «морских бутылок»	126
Кладбища кораблей	134
«Бойся земли!»	134
Туманы Английского канала	135
«Пожиратель кораблей»	141
«Гнилой угол» Атлантики	152
«Дрейфующая смерть»	158
Мыс Бурь	164

	Стр.
Сеймурские Теснины	167
Тасмания — остров кораблекрушений	170
По следам морских катастроф	175
Сокровища погибших кораблей	175
Охотники за подводными кладами	181
Тайна «Непобедимой Армады»	203
Галионы бухты Виго	211
Вода и песок против «Синдиката»	218
Золото фрегата «Лютин»	222
Грот «Генерала Гранта»	228
Шестьдесят два с половиной процента	232
Золотые слитки «Ниагары»	243
Объяснение некоторых морских терминов	251

Моему отцу, другу и учителю —
капитану I ранга Николаю Алексе-
евичу Скрягину — посвящается эта
книга.

АВТОР

ПРЕДИСЛОВИЕ

Газеты, телеграф и радио нередко оповещали мир о чудовищных катастрофах на море. В течение многих веков, особенно во времена парусного флота, зависимость мореплавателей от превратностей морской стихии была чрезвычайно велика. Несовершенство методов кораблевождения, незнание условий плавания, отсутствие надежных мореходных инструментов, плохие мореходные качества судов — все это нередко приводило к гибели судов, ценных грузов и людей. Худую славу у моряков снискали отдельные районы морей и океанов — «кладбища кораблей».

Со временем человек значительно обезопасил условия плавания изданием точных карт, установлением навигационных ограждений, снабжением судов необходимыми приборами и инструментами. Дальнейшее освобождение мореплавания от власти морской стихии связано с развитием техники стального судостроения и внедрением механических двигателей. Однако катастрофы не прекращались.

В середине прошлого века человек в области судоходства достиг многого. Быстро выросло число пароходов, увеличилась скорость. На морских путях земного шара обострилась борьба за скорость доставки пассажиров и грузов. Особенно жестокая конкуренция разгорелась на пассажирских линиях через Атлантику.

На капиталистическом морском транспорте резко выступают противоречия капитализма. Жажда наживы, стремление заполучить больше пассажиров и грузов побуждали владельцев пароходных компаний требовать от своих капитанов сверхбыстрых рейсов. Это, в свою

очередь, заставляло судоводителей выжимать чрезмерную скорость. В результате такие гонки нередко кончались кораблекрушением.

В капиталистическом обществе капитан судна всецело зависит от своего хозяина. Судовладельца не устраивают задержки в рейсе, которые делают последний убыточным. Вот почему судовладелец предпочитает капитана, которому нервы позволяют вести судно при любой видимости и в любой обстановке полным ходом и который ради премии готов рисковать и своей жизнью и жизнью сотен пассажиров. Если, однако, такое судно терпит крушение где-нибудь на подводных рифах или под форштевнем другого парохода, то владелец особых убытков не несет. Ведь его судно застраховано, а на полученную страховую премию он закажет себе новое... Его мало волнует, что порой одна катастрофа являлась причиной гибели сотен людей.

По-иному обстоит дело в нашей стране, где морской транспорт принадлежит не отдельным судовладельцам, а государству, проявляющему заботу прежде всего о людях. В Советском Союзе осуществляется строгий контроль за мореходностью судов, за соблюдением международных правил мореплавания. Все это предохраняет советские суда от морских случайностей, и они во всеоружии встречают натиск стихии. По всем морям и океанам гордо идут суда под флагом нашей Родины.



19 м
Саванн
США, м
«Па
тельно
ры, есл
комфор
Но
«размес
пароход
и никто
«паровс
развела
Европы
Что
Снач
Нью-Йо
ляло 32
ра. На
кентинь



ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ

Дым над океаном

19 мая 1819 года в газетах американского города Саванна, расположенного на Атлантическом побережье США, появилось следующее объявление:

«Пароход «Саванна», капитан Роджерс, безотлагательно отойдет в Ливерпуль завтра, 20 мая. Пассажиры, если таковые окажутся, могут быть размещены с комфортом. За справками обращаться на пароход».

Но напрасно капитан ожидал пассажиров, желавших «разместиться с комфортом» на его судне. В то время пароход считали «чудовищем, извергавшим огонь и дым», и никто не хотел рисковать своей жизнью, взяв билет на «паровой гроб». Прождав два дня, «Саванна» 22 мая развела пары и вышла в океан, взяв курс к берегам Европы.

Что же представлял собой этот пароход?

Сначала это был парусник, который построили в Нью-Йорке в 1818 году. Водоизмещение судна составляло 320 тонн, длина — 39,9 метра и ширина — 7,6 метра. На нем было три мачты и парусное вооружение баркентины.

Через год после постройки американский промышленник Вильям Скарбороу со своими компаньонами решил превратить «Саванну» в пароход, и вскоре на ней было установлено два паровых котла, которые отапливались дровами или углем, и одноцилиндровая паровая машина мощностью 72 лошадиных силы. Гребные колеса «Саванны» были изготовлены из кованого железа и могли примерно за полчаса убираться на палубу при ходе под парусами. Между мачтами возвышалась высокая тонкая труба с искрогасителем.

Пассажирские помещения судна, состоявшие из двух салонов и тридцати двух кают, отличались изящной отделкой.

«Саванной» командовал сорокалетний американец Морес Роджерс, который раньше плавал капитаном на фультоновском «Клермонте» и стивенсоновском «Фениксе» — первых американских парокладах.

В марте 1819 года «Саванна» благополучно совершила переход из Нью-Йорка в Саванну и, как уже говорилось, 22 мая того же года вышла в Атлантический океан.

В самом начале рейса «Саванна» была замечена с борта американского парусника, капитан которого, увидев дым и решив, что это горящее судно, поспешил на помощь. Однако, несмотря на попутный ветер, догнать пароход ему не удалось.

В океане «Саванна» в основном шла под парусами, так как запас угля был рассчитан только на семь дней. Поэтому пар в котлах за весь рейс разводили лишь шесть раз.

У берегов Англии за «Саванной» в течение целых суток, также стремясь оказать ей помощь, гналось парусное таможенное судно «Кайт». Но не догнав «Саванну», оно с мыса Клир (южная оконечность Ирландии) по телеграфу известило английскую эскадру о том, что поблизости в море видно горящее судно. Велико было удивление командира военной эскадры, который увидел быстро идущее под всеми парусами судно, окутанное черным дымом.

Переход «Саванны» через океан занял двадцать девять суток.

Угля Роджерсу так и не хватило. Желая войти в устье Мерсея под парами, капитан провел свое судно

сначала в ирландский порт Кингсейль для бункеровки. При входе в Ливерпуль к «Саванне» со всех сторон устремились шлюпки: жители думали, что прибывшее судно загорелось.

После непродолжительной стоянки в Ливерпуле пароход посетил Стокгольм и Копенгаген и 13 сентября 1819 года вошел в устье Невы.



Окутанная дымом «Саванна» вышла в Атлантику

Пребывание «Саванны» в Санкт-Петербурге вызвало живейший интерес морских кругов России. Русские газеты: «Санкт-Петербургские ведомости», «Русский инвалид» и «Северная пчела» — опубликовали подробные сообщения о рейсе парохода через океан. Еще до прибытия американского судна в Кронштадт газета «Русский инвалид» сообщала 3 июля 1819 года:

«Пароход «Саванна», вышедший из гавани его же имени (в Америке), прибыл в Ливерпуль. Величина оного простирается до 350 тонн, а груз состоит из разных товаров. Пароход сей есть первый корабль сего рода, отважившийся переплыть Атлантический океан и ныне дер-

зающий противоборствовать волнам и всем опасностям Балтийского моря».

Ходили слухи, что «Саванна» пришла в Европу без пассажиров потому, что предназначалась для продажи русскому царю. Но царь к этой технической новинке не проявил интереса. Возможно, это объяснялось тем, что в России уже был свой пароход «Елизавета», который за четыре года до появления «Саванны» на Неве совершил первый рейс из Петербурга в Кронштадт.

После полуторамесячного пребывания в русском порту «Саванна» отправилась в обратный рейс. Когда американское судно покидало Кронштадт, его сопровождало восемьдесят кораблей. «Санкт-Петербургские ведомости» сообщали 16 октября, что из Кронштадта с 13 сентября по 14 октября «пошли в море 237 купеческих кораблей разных наций с разным Российского продукта купеческим товаром». Среди них была и «Саванна».

По возвращении в Америку владельцы «Саванны» пришли к выводу, что ввиду очень высокой стоимости эксплуатации, судно, кроме убытков, принести ничего не может. Поэтому с парохода сняли котлы, машину и гребные колеса, и он опять превратился в парусник. Некоторое время «Саванна» занималась перевозкой хлопка вдоль Атлантического побережья Северной Америки, а 5 ноября 1821 года погибла у острова Фейр, близ южного побережья Лонг-Айленда.

О «Саванне» американцы вспомнили лишь в 1958 году, когда в США был построен атомоход, названный в ее честь тем же именем. Было высказано пожелание поместить на новом судне в качестве реликвии какую-нибудь деталь со старой «Саванны». Но никто не знал точного места ее гибели. Начались поиски. Исследование острова Фейр, расспросы старожилов и изучение архивов дали далеко не утешительные результаты. Остров длиной в сорок пять миль оказался своего рода «морским кладбищем». В его прибрежных мелях нашли себе могилу десятки судов, и среди них еще одна «Саванна» с грузом золота.

Совершенно случайно один служащий Гидрографического управления военно-морских сил США в архиве Библиотеки Конгресса в Вашингтоне обнаружил старинную американскую карту. На ней в широте 40°43' северной и долготе 72°56' западной было указано место

гибели «Саванны», которая под командованием капитана Холдриджа затонула с грузом хлопка на глубине трех саженей.

Несмотря на то, что к поискам исторического судна были привлечены чемпионы и рекордсмены водолазного дела, использовались мощные магниты и другие новейшие средства, «Саванну» обнаружить так и не удалось. Предполагают, что сильное течение оттащило ее в другое место.

Первые сенсации

С памятного рейса «Саванны» и до 1835 года Атлантический океан пересекли всего три парохода: голландский «Кюрасао», английский «Радамантус» и канадский «Ройал Вильям». Это были случайные рейсы, и большую часть пути все три парохода прошли, как и «Саванна», под парусами.

В Америке к паровым двигателям относились с большим недоверием и предубеждением, и на это были веские основания: по данным официальной статистики США, за период с 1816 по 1838 год при авариях с пароходами погибло почти две тысячи человек. Число потерянных пароходов за это время составило двести шестьдесят, из них девяносто девять погибли от взрывов паровых котлов.

Не с большим доверием к паровому двигателю относились и в Англии. В декабре 1835 года известный английский кораблестроитель доктор Ларднер, читая в Ливерпуле публичную лекцию, заявил:

— Что касается объявленного в газетах проекта сделать переход из Ливерпуля в Нью-Йорк исключительно под парами, я с уверенностью скажу, что это — неисполнимая химера и что с такою же вероятностью на успех можно планировать путешествие из Ливерпуля или Нью-Йорка на Луну.

Однако в Англии были люди, которые понимали, какие преимущества для трансатлантического судоходства может дать использование силы пара. Уже в 1837 году в этой стране создаются первые пароходные компании, суда которых обслуживают срочные грузовые и пассажирские линии между английскими и американскими портами. Первой такой компанией в Англии была «Бри-

тиш энд Америкен стим навигейшн компани», которая начала строить деревянный колесный пароход «Бритиш Куин». Это судно длиной 82,3 метра могло принять в свои трюмы семьсот пятьдесят тонн угля и пятьсот тонн груза.

Другая английская компания «Грейт Вестерн стим навигейшн компани» заказала в Бристоле известному кораблестроителю И. К. Брунелю колесный пароход «Грейт Вестерн» длиной 71,9 метра, который 19 июля 1837 года был спущен на воду.

Оба судна предполагалось направить через Атлантический океан в Америку.

«Бритиш энд Америкен стим навигейшн компани» зафрахтовала другое паровое судно, опасаясь, что «Грейт Вестерн» выйдет в рейс раньше «Бритиш Куин». Это был небольшой пароход «Сириус» водоизмещением немногим больше 700 тонн, с машиной мощностью 320 лошадиных сил.

28 марта 1838 года «Сириус» вышел из Лондона и 4 апреля, взяв уголь в ирландском порту Корк, начал свой первый трансатлантический рейс.

«Грейт Вестерн» отстал, так как при выходе из Бристоля на нем возник пожар — загорелась деревянная обшивка котла, — и судно пришлось посадить на песчаную банку.

Тем временем «Сириус» уже вышел из Ла-Манша в океан. Трудным и рискованным оказался этот рейс. Судно не было рассчитано на такой длительный переход под парами, и владельцам пришлось погрузить на него дополнительные четыреста пятьдесят тонн угля. Высота надводного борта стала столь незначительной, что, попав в первый же шторм, судно едва не погибло. Команда подняла мятеж, требуя от капитана немедленного возвращения в Англию. Один из семи находившихся на его борту пассажиров посоветовал капитану Робертсу для спасения судна выбросить часть угля за борт, «иначе все люди потонут, как крысы». Но, имея строгую инструкцию компании следовать только под парами, капитан ответил:

— Сначала я выброшу за борт всех пассажиров, а потом, если это потребуется, и уголь!

Этот рейс каким-то чудом окончился благополучно, и через восемнадцать суток «Сириус» вошел в Нью-

Йоркский
в порт
Появ
ло нема
порт, чт
временн
океан, н
плаванн

Первы

рез океан
месяц.

Особо

Вестерн».

бенно хо

с трезубц

из англий

лучших л

ского фло

двухцилин

диных сил

1В*

Йоркский залив. Его соперник «Грейт Вестерн» прибыл в порт ровно через два часа.

Появление этих двух пароходов в Нью-Йорке вызвало немалую сенсацию. Тысячи американцев спешили в порт, чтобы своими глазами взглянуть на чудо — одновременное прибытие двух судов, которые пересекли океан, используя силу пара. Для тех лет столь быстрое плавание было настоящим рекордом. Ведь плавание че-



Первый «рысак» Атлантического океана пароход «Сириус»

рез океан на парусных судах занимало нередко целый месяц.

Особое восхищение вызвал у американцев «Грейт Вестерн». Действительно, это было изящное судно. Особенно хороша была на форштевне фигура Нептуна с трезубцем и дельфином. Корпус парохода был сделан из английского дуба, который шел только на постройку лучших линейных кораблей королевского военно-морского флота. На судне было установлено четыре котла и двухцилиндровая паровая машина мощностью 750 лошадиных сил. Два гребных колеса диаметром 8,7 метра



Соперник «Сириуса» пароход «Грейт Вестерн»

могли вращаться со скоростью пятнадцать оборотов в минуту, сообщая судну скорость до 8 узлов. Помимо паровой машины, «Грейт Вестерн», как и все первые пароходы, имел парусное вооружение. Большое впечатление на американскую публику производил центральный пассажирский салон длиной 25 и шириной 7 метров, отличавшийся роскошной отделкой.

За последующие шесть лет пароход «Грейт Вестерн» более семидесяти раз пересек Атлантику. Как правило, из Англии в Америку он шел пятнадцать дней, а обратно — тринадцать с половиной. Его лучший по времени рейс из Нью-Йорка в Ливерпуль был сделан за двенадцать суток и семь часов.

Маленький «Сириус» после возвращения в Англию был заменен построенным уже к этому времени пароходом «Бритиш Куин» валовой вместимостью 1862 регистровых тонны. Капитаном этого парохода стал Робертс, который благополучно привел перегруженный «Сириус» в Америку.

Вскоре «Бритиш энд Америкен стим навигейшн компани» построила более крупный и быстроходный пароход «Президент», переводя на него капитаном того же Робертса. Пароход совершил несколько «сногшибательных» рейсов через океан, но однажды он не дошел до

порта назначения. Выйдя 12 марта 1841 года из Портсмута, пароход исчез навсегда.

Восемь месяцев ничего не было известно о судьбе судна и ста тридцати шести находившихся на нем человек. Через год найденная в океане бутылка с запиской рассказала, что «Президент» затонул у мыса Рас. Это событие отпугнуло пассажиров, и фирма вынуждена была продать свое единственное судно «Бритиш Куин» и закрыть контору.

Гонка «Сириуса» и «Грейт Вестерна» положила начало регулярному пароходному сообщению через Атлантику.

Победы и поражения „Кунард лайн“

Пасмурным апрельским утром 1830 года по мокрому деревянному пирсу канадского порта Галифакс прохаживался скромно одетый человек. Сквозь тонкую пелену тумана он вглядывался в океан, с нетерпением ожидая прибытия парохода «Ройял Вильям». Кто бы мог угадать в этом человеке будущего владельца крупнейшей английской судоходной компании! Это был Самуэль Кунард, сын филадельфийского квакера.

Осмотр прибывшего парохода «Ройял Вильям» произвел на него ошеломляющее впечатление, и с этого момента его не покидала мысль о создании пароходной линии по перевозке через океан почты и пассажиров.

После неоднократных тщетных попыток убедить американское правительство в целесообразности создания почтовой трансатлантической линии Кунард пробует организовать пароходное сообщение между американскими портами. Он покупает то один, то другой пароходы, но вскоре продает их. Ему требовались пароходы с высокой скоростью, а в Америке таких судов было немного.

В 1839 году к Кунарду попадает обращение английского правительства, в котором ставится вопрос об улучшении почтового сообщения через Атлантический океан. Кунард в несколько дней заканчивает все свои коммерческие дела в Америке и направляется в Лондон. Он убеждает английское правительство в том, что для создания почтового сообщения через океан наилучшим будет организация компании, владеющей четырьмя большими быстроходными пароходами, которые будут совершать регулярные рейсы каждые две недели в летнее

время и раз в месяц зимой. В это дело Кунард вкладывает двести семьдесят тысяч фунтов стерлингов своего капитала, от правительства же Англии он получает ежегодную субсидию — восемьдесят тысяч фунтов стерлингов. Так появилась «Бритиш энд Америкен ройял мейл стимшип компани».

Из опыта, приобретенного в Америке, Кунард знал, что успех дела полностью зависит от качества судов. Ему быстро удается наладить деловые связи с английскими судостроителями, с фирмами, занимающимися изготовлением котлов, паровых машин и гребных колес. На одной из лучших в то время английских верфей на реке Клайд были заказаны одновременно четыре колесных парохода.

Строительство идет быстро, и 4 июля 1840 года первенец — пароход «Британия» — открывает регулярную трансатлантическую линию. Новое судно водоизмещением 1154 тонны имеет длину 63,1 метра и ширину 10,4 метра. Его машина мощностью 740 лошадиных сил обеспечивает среднюю скорость 8,3 узла. На обратном рейсе из Америки пароход показывает еще большую среднюю скорость — 10,7 узла и приходит из Галифакса в Ливерпуль ровно через десять дней. Это был рекордный по скорости переход через Атлантический океан!

Спустя некоторое время новая компания получает еще три парохода: «Акадию», «Каледонию» и «Колумбию». Каждый из них рассчитан на перевозку ста пятнадцати каютных пассажиров и двухсот двадцати пяти тонн груза. В отличие от обычных почтовых парусных судов — пакетботов — эти суда уже не брали палубных пассажиров.

Владелец компании, которая теперь именуется «Кунард лайн», хорошо понимал, что только точное выполнение графика движения судов и быстрые переходы могут принести успех. Самуэль Кунард требует от своих капитанов максимальной скорости, всячески поощряя их устанавливать все новые и новые рекорды при переходах через океан. С этой же целью он вводит для пароходов своей компании символический приз скорости «Голубую ленту Атлантики». Судно, которое пересекало океан за наименьшее время, получало право называться обладателем «Голубой ленты», а его капитану и экипажу выдавалась специальная денежная премия. Эта реклама



Пароход «Акадия» принимал на борт более ста пассажиров

еще больше притягивала пассажиров на суда «Кунард лайн». Многим хотелось совершить рейс на пароходе-рекордсмене.

Стремление переманить к себе пассажиров, жажда наживы, отчаянная конкуренция характерны для всех судовладельцев, эксплуатирующих пароходы на линиях Атлантического океана. Борьба за скорость, начавшаяся с гонки «Сириуса» и «Грейт Вестерна», постепенно превращалась в жестокий и иной раз безрассудный трансатлантический марафон.

Вскоре в борьбе за «Голубую ленту Атлантики» включились другие судоходные компании.

Английская фирма «Грейт вестерн стим навигейшн компани» заключает контракт с судостроителем Брунелем на постройку парохода с железным корпусом.

19 июля 1843 года в сухом доке Бристоля заканчивается строительство железного парохода «Грейт Бритн» водоизмещением 3618 тонн, длиной 98,8 метра, шириной 16,5 метра, с осадкой 5,5 метра. На судне была установлена паровая машина мощностью 1000 лошадиных сил. Помимо машины, судно имело значительную парусность на шести мачтах. После удачных опытов с первым английским винтовым пароходом «Архимед» строитель

Брунель заменил гребные колеса «Грейт Бритн» на шестилопастный винт.

Летом 1845 года необычный для того времени пароход пришел из Бристоля в Лондон. Англичане проявили к нему такой интерес, что даже королева Виктория осмотрела его.

Однако железный корпус парохода в английской столице вызвал скептические замечания, так как многие считали, что железо будет сильно ржаветь, а иные прямо утверждали, что, выйдя в океан, судно непременно переломится и потонет. В первом пробном рейсе на борт «Грейт Бритн» отважилось сесть всего два-три десятка пассажиров.

Во время испытаний у шестилопастного винта «Грейт Бритн» обломились две лопасти. К всеобщему удивлению пароход продолжал следовать с той же скоростью. Новый винт судна был изготовлен уже четырехлопастным. После этого «Грейт Бритн» увеличил скорость с 11 до 12 узлов.

Тем не менее судну не удалось отнять пальму первенства в скорости у пароходов Кунарда. Сделав несколько пробных рейсов между Америкой и Англией, в сентябре 1846 года «Грейт Бритн» сел на мель у берегов Ирландии — его корпус был зажат между двумя подводными скалами. Одиннадцать месяцев находился пароход в таком положении и к великому огорчению соперников фирмы выдержал не один свирепый шторм. Благодаря прочности конструкции и пяти водонепроницаемым переборкам, которые впервые на нем применил Брунель, пароход не погиб. В августе 1847 года его сняли с мели.

После этого «Грейт Бритн» был продан ливерпульской фирме, а в 1852 году на судно поставили новую мощную машину, и оно начало плавать в Австралию. В 1882 году пароход переделали в парусник, а потом в блокшив. Так закончил свою «карьеру» первый английский винтовой железный пароход, на который делала свою ставку «Грейт Вестерн стим навигейшн компани», стараясь отобрать у Кунарда «Голубую ленту».

Увеличение на просторах Атлантики количества пароходов придало борьбе за «Голубую ленту» международный характер. У фирмы «Кунард лайн», помимо англичан, появились и другие соперники — американцы,

которые начали проявлять все больший интерес к пароходному сообщению через Атлантику. Американская фирма «Оушн стим навигейшн компани», имея всего два парохода, вступила в борьбу, но не смогла успешно соперничать с четырьмя пароходами Кунарда. Как правило, суда американцев находились в рейсе на двое суток больше отличных ходов их бывшего соотечественника.

В 1847 году «Кунард лайн» пополняет свой флот еще четырьмя новыми пароходами и суда фирмы теперь выходят из американских и английских портов каждую неделю.

С Кунардом безуспешно пыталась состязаться и другая американская фирма — «Нью-Йорк — Гавр стим навигейшн компани», имевшая только два деревянных колесных парохода. Но эта компания не пользовалась особой популярностью у английских и американских почтовых ведомств и пассажиров, а в 1853 году у входа в Галифакс на подводных рифах разбился первый пароход этой фирмы «Гумбольдт». Спустя несколько месяцев в океане погибло и второе судно — «Франклин». Фирма делает попытку построить два новых парохода, но терпит крах.

Правда, компания «Кунард лайн» тоже понесла потерю: во время густого тумана у мыса Сейбл на мель с полного хода выскочила «Колумбия», которая вскоре была разбита прибоем. Но, имея значительный капитал, фирма Кунарда быстро заменила погибший пароход более комфортабельным и быстроходным судном «Иберния», которое в 1847 году смогло пересечь Атлантику со средней скоростью 11,7 узла.

До 1851 года пароходы компании «Кунард лайн» по скорости не имели себе равных. Они пересекали океан, выдерживая максимальную скорость, несмотря ни на какие обстоятельства. Даже в густом тумане эти пароходы шли не уменьшая хода; все другие вынуждены были уступать им дорогу. Если столкновение становилось неизбежным, то капитаны компании «Кунард лайн» действовали по проверенному еще пиратами принципу: «Если не хочешь получить в борт пробоину, бей в чужой борт форштевнем первый!». Применение этого жестокого приема обычно заканчивалось гибелью встречного судна.

Однажды в 1848 году сквозь пелену тумана капитан парохода «Европа», принадлежавшего фирме «Кунард лайн», заметил на близком расстоянии очертания парусника. Он понял, что суда столкнутся и тут же изменил курс, развернув свой пароход носом к борту парусника. Остальное произошло с молниеносной быстротой: сильнейший удар, треск ломающегося дерева, вопли гибнущих людей... Через три минуты пассажирский бриг «Чарльз Бартлетт» скрылся в волнах Атлантики. Из ста сорока семи находившихся на нем пассажиров и членов экипажа спасся лишь один человек...

Новый опасный соперник

В 1850 году у английской компании «Кунард лайн» появился сильный соперник — американская фирма «Коллинз лайн». Ее основателем был молодой энергичный янки Эдвард Коллинз, сын известного в то время американского судовладельца, парусники которого ходили на линии Нью-Йорк — Вест-Индия.

Когда Коллинзу было пятнадцать лет, он начал работать на нью-йоркских судостроительных верфях, а спустя пять лет вступил в предприятие своего отца. Прослужив в качестве суперкарго четырнадцать лет, он вложил свой капитал в банк одной ливерпульской фирмы, занимавшейся перевозкой пассажиров через Атлантику.

В 1847 году Коллинз убедил американский Конгресс в необходимости создать мощную почтово-пассажирскую компанию и получил большую субсидию на ее организацию. После этого он начинает строить сразу четыре океанских парохода. Учтя успешный опыт английского кораблестроителя Брунеля, Коллинз строит свои суда железными. Это были большие комфортабельные пароходы водоизмещением по 2800 тонн, длиной по 91,4 метра, шириной по 13,7 метра. От других пароходов они отличались тем, что не имели бушприта.

Особое внимание Коллинз уделил паровым машинам, учитывая самые последние достижения техники того времени. Стараясь не отстать в этом деле от англичан, он даже нанимает платных агентов, которые информируют его о всех нововведениях на пароходах «Кунард лайн». Строящиеся суда Коллинза оборудуют паровым отопле-

нием, системой электрических звонков в каждой каюте и парикмахерскими.

В 1851 году расчет Коллинза оправдывается: его пароход «Пасифик» на пути из Нью-Йорка в Ливерпуль показывает среднюю скорость 13,02 узла, которая превышает скорость лучшего кунардовского парохода «Иберния». В том же году второй пароход Коллинза «Балтик» на обратном рейсе на одну десятую узла превосходит среднюю скорость «Пасифика».

Сообщение об установлении американцами нового рекорда скорости приводит в бешенство руководителей компании «Кунард лайн», которая начинает терять и лавры первенства и своих постоянных пассажиров: коммивояжеров, банкиров и пр. Последние перестают брать билеты на суда компании «Кунард лайн», конечно, не потому, что те приходят в порт на три-четыре часа позже, а в основном из-за желания прокатиться на самом быстроходном судне. К тому же американские пароходы были более комфортабельны, чем английские.

Поражением в «соревновании» компания «Кунард лайн» была прежде всего обязана английскому консерватизму. Адмиралтейство, передавая Самуэлю Кунарду право на перевозку правительственной почты и срочных грузов, поставило условие — эксплуатировать только деревянные пароходы. Несмотря на то, что в середине XIX века в Англии было уже построено больше сотни железных океанских судов, компания «Кунард лайн» не строила пароходов с железными корпусами и вынуждена была пополнять свой флот деревянными судами. Именно такими были построенные к шестидесятым годам пароходы «Европа», «Америка», «Канада» и «Ниагара».

Компания «Кунард лайн» отлично понимала, что ее суда, несмотря на мощные паровые машины, уже не могут конкурировать с американскими железными пароходами по той причине, что последние имели меньшее сопротивление трения и были более прочными и долговечными.

Но прошло несколько лет, и английское Адмиралтейство вынуждено было снять запрет на строительство почтовых судов из железа. Объяснялось это недостатком в Англии строевого корабельного леса.

Стараясь восстановить свой престиж, «Кунард лайн» заказывает два железных парохода. Но вскоре, почувст-

вовав, что не сможет состязаться с лучшими ходоками «Коллинз лайн», продает один из них прямо со стапеля другой фирме. Второй пароход был достроен, но оказался тихоходным и не смог вернуть Англии «Голубую ленту».

Столкновение „Арктика“

Пароходы «Атлантик», «Пасифик», «Балтик» и «Арктик» имели хорошую репутацию и пользовались популярностью как у американцев, так и у англичан. Страх перед соперником вынуждал Эдварда Коллинза заставлять своих капитанов не обращать внимания ни на какие меры предосторожности, идти на любой риск, но заканчивать рейс в строго установленное время. Такая политика американского судовладельца вскоре привела к тому, что он потерял не только свое лучшее судно, но и свою семью. Вот как это произошло.

20 сентября 1854 года «Арктик», имея на борту двести тридцать три пассажира и сто семьдесят пять человек экипажа, вышел из Ливерпуля в очередной рейс на Нью-Йорк. Среди пассажиров на пароходе находились жена Коллинза, его дочь и младший сын. Первую неделю плавание проходило вполне благополучно, и пассажиры надеялись вскоре прибыть в Америку.

Утром 27 сентября, когда «Арктик» был в семидесяти милях от мыса Рас, на море опустился туман. Пароход продолжал идти своим курсом со скоростью 12,5 узла. Капитан Люс помнил наказ своего хозяина — прибыть в Нью-Йорк точно в назначенное время, и уменьшение скорости для него могло кончиться если не увольнением, то большими неприятностями.

После обеда пассажиры начали расходиться по своим каютам, а капитан направился на мостик. Едва он взялся за поручни трапа, как сверху раздался отчаянный крик вахтенного помощника:

— Право на борт!

В эту же секунду корпус «Арктика» потряс сильный удар. Это был удар форштевня другого судна. Выбежавшие на верхнюю палубу пассажиры увидели справа не большой железный пароход с тремя мачтами, который тут же, как призрак, растворился в тумане. Доносившиеся обрывки фраз с его палубы говорили о том, что

оно было французским. В дальнейшем выяснилось, что это был парусно-винтовой пароход «Веста», который, как и «Арктик», шел в тумане полным ходом, не подавая никаких сигналов.

Столкновение произошло почти под прямым углом. От удара нос «Весты» вмялся на четыре метра. Казалось, что судно вот-вот пойдет ко дну. Среди двухсот находившихся на французском пароходе пассажиров и экипажа началась суматоха и драка из-за мест в шлюпках. Некоторые бросались за борт иплыли к еще вид-



«Арктик» все глубже оседал в воду...

невшемуся сквозь пелену тумана «Арктику», который застопорил свою машину.

Капитан «Арктика» Люс заметил повреждение «Весты» и приказал спустить рабочую шлюпку, чтобы подобрать находившихся в воде французов. При этом он торопил своих матросов:

— Живее! Их судно пойдет ко дну через несколько минут!

Он уже собирался отдать команду спустить вторую шлюпку, как ему доложили о том, что машинное отделение наполняется водой. Оказалось, что «Арктик» получил в борт, впереди кожуха гребного колеса, три пробоины. В полуметре над ватерлинией «Арктика» шток якоря «Весты» прорезал длинную щель; две другие пробоины находились под водой, причем большая из них имела длину два метра и высоту полметра.

Начав работать ручными помпами, команда «Арктика» попыталась завести на отверстия пластырь, но он не приставал плотно к борту, так как пробоины имели рваные выгнутые края, а из другой пробоины торчал злополучный якорь «Весты». Заделать пробоины деревянными брусками также не удалось. Вода продолжала поступать...

Видя, что попытки команды ликвидировать поступление воды ни к чему не привели, капитан Люс решил испробовать еще одно средство. Он приказал дать ход и запустил механические насосы для откачки воды. Ему казалось, что таким образом пароход доберется своим ходом к мысу Рас, до которого оставалось шестьдесят пять миль...

В эту минуту капитан был уверен, что другое судно уже погибло и ему остается спасти пассажиров и команду «Арктика». Правда, где-то в тумане еще блуждала рабочая шлюпка с подобранными французами, но о поисках ее не могло быть и речи.

Резко звякнул машинный телеграф: --

— «Полный вперед!» и пароход начал медленно набирать скорость. Море все еще было затянуто туманом. Когда «Арктик» вышел на заданный курс и машина уже работала на предельных оборотах, перед самым носом из тумана вынырнула шлюпка, переполненная людьми. Это была шлюпка «Весты»...

...Заглушенный туманом раздался многоголосый вопль, и шлюпка скрылась под форштевнем парохода. Одному из находившихся в шлюпке каким-то чудом удалось зацепиться за свисавший с борта «Арктика» трос, остальные же нашли смерть под железными плитами его огромных колес...

Напоминая раненого зверя в предсмертной агонии, «Арктик», дрожа всем корпусом от мощных ударов машины, шел к мысу Рас. Матросы для облегчения судна непрерывно сбрасывали за борт палубный груз, тяжелые железные предметы, запасные тросы, запасы угля — все, что в какой-то степени могло увеличить или сохранить запас плавучести судна. И хотя всем пассажирам приказано было собраться на левом борту в корме, пароход продолжал медленно крениться на правый борт и все глубже оседал в воду. Скорость парохода уменьшалась с каждой пройденной милей, гребные колеса уже

настолько погрузились в воду, что плицы начинали тормозить движение судна вперед.

Вскоре капитану доложили, что вода потушила нижние топки. Упал пар, пришлось прекратить работу механических насосов и перейти на ручные помпы. Ровно через час после столкновения на верхнюю палубу выпали кочегары: их работа кончилась — вода уже залила и верхние топки.

«Арктик» потерял ход...

Как только прекратился стук машины, все стоявшие на верхней палубе бросились к шлюпкам. В первый вельбот начали сажать женщин и детей. Но кто-то перерубил топором носовые тали, и шлюпка сорвалась в море, ее облепили упавшие в воду люди. Кое-как спустили вторую шлюпку, и она, переполненная, отошла от правого борта под командой второго помощника капитана.

В третью шлюпку снова хотели посадить женщин и детей, но все места уже были заняты командой. Тали не выдержали веса переполненной шлюпки, и она кормой упала в воду. Из всех женщин, которые успели в нее сесть, спаслась только одна. Оставшиеся шлюпки были окружены тесным кольцом пассажиров, и матросы ничего не могли сделать, чтобы развернуть шлюпбалки и раздернуть тали. В наступившей суматохе главный механик с помощником и кочегарами силой захватили разъездную шлюпку, которая быстро отошла от борта тонущего «Арктика». На пароходе остались капитан, его третий помощник, больше сотни пассажиров... и на всех одна маленькая шлюпка.

Приступили к сооружению плота. Срубили нижние рей, стены, сбросили их в воду и с помощью шлюпки стали прикреплять к ним двери, мебель, доски. Чтобы последнюю шлюпку никто не захватил, капитан убрал из нее весла. Но, заменив весла досками и бросив незаконченный плот, группа пассажиров на этой шлюпке отошла от парохода и скрылась в тумане. Они захватили с собой и третьего помощника капитана, который должен был помочь им добраться до берега. Чтобы помощник не сопротивлялся, его крепко связали.

После этого капитану Люсу осталось только раздать находящимся на борту женщинам и детям спасательные пояса. Через четыре с половиной часа после столкновения «Арктик» затонул.

Известие о гибели «Арктика» пришло в Америку через две недели. На шлюпках, две из которых дошли до мыса Рас, а две были подобраны проходящими мимо судами, спаслось всего восемьдесят шесть человек, причем среди них не было ни одного ребенка или женщины. В числе трехсот двадцати двух погибших была и семья алчного владельца фирмы Эдварда Коллинза.

«Веста» же благополучно прибыла в Сент-Джонс. Ее капитан, видя, что носовая переборка после удара осталась целой, приказал для облегчения носовой части судна срубить фок-мачту и переместить часть груза в корму. Пароход успел войти в порт до начала шторма.

При столкновении на «Весте» был убит один человек, около десяти в панике бросились за борт и нашли свою смерть в холодных водах Атлантики, около двадцати человек погибло под форштевнем и гребными колесами «Арктика».

Прошло два года. Фирма «Коллинз лайн», еще не успев оправиться от понесенной потери, вынуждена была официально объявить, что принадлежащий ей пароход «Пасифик», вышедший 23 сентября 1856 года из Ливерпуля в Нью-Йорк, пропал без вести вместе с двумястами восемьюдесятью восемью пассажирами и командой. Американские морские специалисты того времени полагали, что «Пасифик», состязаясь в скорости с английским пароходом «Персия», затонул в результате столкновения с плавающим ледяным полем.

Столь большое число жертв окончательно подорвало доверие к компании «Коллинз лайн» как в Америке, так и в Англии. Американский Конгресс отказал Эдварду Коллинзу в субсидии. Фирму постиг крах, и она, продав два оставшихся судна, прекратила свое существование.

Океанский марафон продолжается

Печальный урок, полученный американской фирмой «Коллинз лайн», не заставил судовладельцев, боровшихся за право получить «Голубую ленту», призадуматься и прекратить бешеные гонки пароходов через Атлантику. Скорее наоборот, начиная со второй половины XIX века, атлантический марафон продолжался в обстановке еще более ожесточенной конкуренции. Капитаны

пароходов, стремящиеся побить рекорд скорости, по-прежнему нарушали правила безопасности плавания и эксплуатации паровых котлов. Это, конечно, не могло не отразиться на увеличении числа аварий и гибели судов. Газеты того времени пестрели сенсационными заголовками, повествующими об ужасных столкновениях, взрывах котлов и загадочных исчезновениях пароходов в океане.

Наибольший переполох в кругах европейской общественности в 1854 году вызвало таинственное исчезновение в Атлантике пассажирского парохода «Сити оф Глазго», принадлежавшего только что организовавшейся английской судоходной фирме «Инман лайн». Это был совершенно новый железный винтовой пароход полной вместимостью более 1000 регистровых тонн с тремя палубами и помещениями на пятьсот пассажиров. Судно, помимо машины, имело парусное вооружение барка. Взяв в один из рейсов на борт четыреста восемьдесят пассажиров и выйдя из Ливерпуля, «Сити оф Глазго» пропал без вести на пути в Нью-Йорк. Суровые воды Атлантики стали могилой для всех пассажиров и экипажа.

2 ноября 1856 года в Атлантике произошло столкновение двух пассажирских судов. Американский барк «Адриатик» врезался во французский железный парусно-колесный пароход «Ле Лионне» полной вместимостью 1650 регистровых тонн. Второе судно затонуло, а число жертв составило двести человек.

15 февраля 1857 года английский парусно-колесный пароход «Темпест», имея на борту сто пятьдесят пассажиров и команду, вышел из Нью-Йорка в Европу. Ни в один из портов судно не пришло. Его судьба до сих пор остается загадкой.

Нет необходимости продолжать этот мрачный список трагедий. Следует лишь отметить, что причина их крылась прежде всего во все возрастающей конкуренции между трансатлантическими судоходными компаниями и отдельными судовладельцами. Гибель в океане судов одних владельцев нередко играла на руку другим, давая последним возможность взять лидерство.

Так, крах американской фирмы «Коллинз лайн» дал шанс английской компании «Кунард лайн» опять выйти на первое место. В 1856 году купленный этой компанией на первое место. В 1856 году купленный этой компанией колесный пароход «Персия» на пути из Нью-Йорка

в Англию на целых шестнадцать часов улучшил время погибшего «Арктика» и взял «Голубую ленту».

С годами растет число конкурентов. В 1858 году в Германии создается крупная судоходная фирма «Норд-дэйчер Ллойд», в 1860 году на просторы Атлантики выходят пароходы американской компании «Гэлуэй лайн», в 1861 году во Франции организуется судоходная компания «Компани женераль трансатлантик». Однако ни одному из пароходов этих компаний не удается улучшить время перехода через океан колесного парохода «Скотия» фирмы «Кунард лайн». Это судно полной вместимостью 3870 регистровых тонн, длиной 115,5 метра и шириной 14,3 метра имело паровую машину мощностью 4900 лошадиных сил. В июне 1864 года пароход пересек океан со средней скоростью 14 узлов. Рейс из Нью-Йорка в Куинстаун длился восемь суток и три часа. Для того времени — отличный результат! Но расход угля на этом пароходе был велик — сто шестьдесят тонн в сутки.

С каждым годом «Скотии» все труднее становилось конкурировать в скорости с пароходами, которые вместо гребных колес имели гребной винт. Бортовые колеса



«Скотия» пересекала Атлантику за восемь суток

пред
стру
мор
пар
и г
боко
подж
встр
борт
то д
оголя
Н
Атла
прин
сдела
и два
жалс
Во
крупн
конст
ление
С
тики»
лайн»
крупн
тик»,
«Рипа
комфо
семьсо
гала 5
140 м
Как пр
скорос
За
панин
стар»
«Сити
больш
тричес
Что
«Уайт
застав
риск. Э

представляли собой весьма тяжелую и громоздкую конструкцию. Они нередко ломались под сильными ударами морских волн и плавающего льда. В начале рейса, когда пароход принимал на борт до полутора тысяч тонн угля и глубоко сидел в воде, плицы колес обычно были глубоко погружены, после же перехода через океан, при подходе к порту назначения, они едва касались воды. На встречном волнении колеса сильно тормозили ход, а при бортовой качке работали неравномерно, так как то одно, то другое колесо или почти совсем уходило в воду или оголялось.

Не удивительно, что самым быстроходным судном Атлантики стал винтовой пароход «Сити оф Брасселз», принадлежавший английской фирме «Инман лайн». Он сделал переход из Нью-Йорка в Куинстаун за семь суток и двадцать два часа. Но и этот рекорд скорости продержался недолго.

Все чаще и чаще на Атлантике появляются более крупные и более быстроходные суда, совершенствуются конструкции паровых машин и котлов, повышается давление пара в котлах, снижается расход угля.

С 1869 по 1879 год борьбу за «Голубую ленту Атлантики» ведут в основном английские компании «Инман лайн» и «Уайт стар». Последняя строит сразу несколько крупных пассажирских лайнеров: «Атлантик», «Адриатик», «Британик», «Балтик», «Джерманик», «Келтик», «Рипаблик», «Оушеаник» и др. Все эти исключительно комфортабельные пароходы принимали на борт по восемьсот пассажиров. Полная вместимость каждого достигала 5000 регистровых тонн, длина в среднем составляла 140 метров, а мощность машин — 5000 лошадиных сил. Как правило, каждый из них пересекал океан со средней скоростью более 15 узлов.

За указанные десять лет только двум пароходам компании «Инман лайн» удастся отобрать у фирмы «Уайт стар» пальму первенства в скорости. Это пароходы «Сити оф Брасселз» и «Сити оф Берлин». Последний для большего привлечения пассажиров был оборудован электрическим дуговым освещением.

Чтобы иметь «Голубую ленту», владельцы компании «Уайт стар», так же как и владельцы других компаний, заставляли своих капитанов идти на необоснованный риск. Это привело к потере еще одного крупного судна...

Атлантика против „Атлантика“

28 марта 1873 года пароход «Атлантик» под командованием капитана Вильямса вышел из Ливерпуля в Нью-Йорк в девятнадцатый рейс. Приняв в Куинстауне пассажиров и почту, судно на следующий день вышло в океан. На его борту находилось около восьмисот человек пассажиров и экипажа. Первые три дня погода благоприятствовала плаванию, но вскоре сильные ветры заставили капитана Вильямса уменьшить дополнительную парусность. Трудно приходилось пассажирам-эмигрантам, которые были размещены на открытой, заливаемой водой, палубе. Прошел еще день, и начавшийся сильный шторм вынудил капитана уменьшить скорость до 5 узлов.

Трое суток штормовал «Атлантик» в океане, почти не имея хода. Капитан не находил себе места. Он только что поступил на службу в компанию «Уайт стар» и перед выходом в море получил от владельцев строгий наказ: «Несмотря ни на какие обстоятельства, прибыть в Нью-Йорк точно в назначенное время». А «Атлантик» явно опаздывал. К тому же до берега оставалось четыреста шестьдесят миль, а в бункере было всего сто двадцать семь тонн угля, которого могло хватить лишь на пятнадцать-двадцать часов. Вода и продовольствие должны были кончиться через двое суток. Капитан Вильямс принял решение изменить курс на ближайший порт Галифакс.

В следующую полночь до берега оставалось сто двадцать две мили. Хотя Вильямс имел высший капитанский диплом «экстра-мастера» и немало проплавал, однако в Галифаксе никогда не был (так же как и его четверо помощников).

Оставив на вахте двух помощников, он спустился к себе в каюту, приказав разбудить в 2 часа 40 минут — в это время, по подсчетам, должен был открыться огонь маяка Самбро. Здесь капитан рассчитывал переждать спустившийся на море туман. «Атлантик» продолжал идти со скоростью 13 узлов...

Ровно в 2 часа 40 минут вахтенный матрос пошел будить капитана. Его остановил второй помощник, сказав, что сделает это сам. Он хотел дожидаться появления маяка Самбро и доложить Вильямсу точное место. Про-



Волны перекатывались через разбитый «Атлантик»

шло тридцать пять минут, и с бака раздался крик впередсмотрящего:

— По носу буруны!

Через мгновение сильный удар потряс корпус — судно наскочило на подводные камни. Выскочивший из каюты капитан был сбит с ног лавиной охваченных паникой пассажиров.

Неожиданно «Атлантик» накренился на левый борт, и все шлюпки этого борта смыло огромными волнами, которые с яростью обрушились на судно. Спуск на воду шлюпок правого борта из-за крена был невозможен.

Паника охватила всех. Среди глухих раскатов прибоя слышались душераздирающие крики пассажиров. Женщины во тьме искали своих детей, мужья жен...

Прибой быстро решил участь парохода. Не прошло и двадцати минут, как судно с треском переломилось. Носовая часть «Атлантика» опрокинулась на левый борт, а корма, где находились почти все женщины и дети, быстро скрылась в бушующих волнах. Оставшиеся в живых, карабкаясь по наклонному правому борту, полезли по вантам на мачты. Волны свободно перекатывались через разбитое и изуродованное судно. Слева сквозь завесу брызг прибоя виднелась черная громада береговой скалы. Казалось, что спасение было в каких-нибудь двадцати метрах от гибнущего судна.

Старший помощник капитана и два рулевых сорвали с мачты трос и попытались закрепить его за вершину нависшей скалы. После неудачных попыток одному из матросов, наконец, удалось добраться до нее. Ему передали более прочный канат, который он закрепил за вершину. На скале могли одновременно находиться несколько человек, но от скалы до берега добраться было очень трудно. Тех, кто пытался это сделать, смывало в море волнами прибоя, так как невозможно было долго держаться за укрепленный над бушующей бездной трос; руки коченели от сильного холода, и люди падали в воду, смытые набегавшими волнами.

Под утро на помощь несчастным пришли местные рыбаки. Им удалось спасти немногих, среди них не было ни одной женщины. Из детей каким-то чудом остался жив лишь один мальчик.

Оказалось, что «Атлантик» выскочил на камни острова Марс в семи милях за маяком Самбро, огонь ко-

торого так и не разглядел сквозь туман второй помощник капитана. Он искал огонь маяка с левого борта, а на самом деле «Атлантик» должен был оставить его справа. Эта ошибка стоила человеческих жизней — погибло пятьсот шестьдесят человек.

На суде владельцы парохода, стараясь «выйти сухими из воды», обвинили в кораблекрушении... уголь. Они заявили, что основная причина кораблекрушения крылась в нехватке угля, а это произошло якобы оттого, что кто-то смешал уэльский уголь с обычным, и поэтому для получения максимальной скорости пришлось сжигать вместо пятидесяти пяти тонн в сутки семьдесят. Однако о преступно высокой скорости судна у незнакомого берега на суде ничего не говорилось, так же как и о безграмотности помощников капитана, служащих компании «Уайт стар».

Трагедии гонок

После гибели «Атлантика» рекорд скорости пытались установить американцы. Компания «Гуиен лайн» заказала в 1873 году два парохода — «Дакота» и «Монтана», но так как их скорость была недостаточной, «Голубая лента» осталась у английской компании «Уайт стар». Ее обладателем был пароход «Джерманик», имевший среднюю скорость 15,76 узла.

В погоне за символическим призом «Дакота» в мае 1877 года, заблудившись в тумане, выскочила на скалистый берег Уэльса и погибла. Через три года на этом же месте погибла и «Монтана».

Но американцы были настойчивы. Потеряв два судна, они продолжали выжимать из своих пароходов десятые доли узла, и вскоре их пароход «Аризона» улучшил время английского «Джерманика» на один час пятнадцать минут.

Но успех недолго сопутствовал отчаянному капитану этого парохода. В одном из очередных рейсов в ноябре 1879 года «Аризона» оказалась в густом тумане у мыса Рас. Этот район хорошо известен судоводителям как зона плавающего льда и айсбергов. В тумане судно, не снижая скорости, продолжало идти на предельных оборотах машины. Но, как обычно и бывает в таких случаях, произошло столкновение с айсбергом. Удар был настолько

сильным, что нос судна вмялся почти до фок-мачты. Несколько десятков человек были раздавлены. Судно осталось на плаву только благодаря прочной конструкции и наличию водонепроницаемых переборок.

Капитан парохода, помня гибель «Арктика», не теряя ни минуты, изменил курс на ближайший порт Сент-Джонс. Все отливные средства работали на полную мощность, судно шло на предельной для такого положения скорости. В гавань Сент-Джонса «Аризона» вошла погруженной в воду по фальшборт.

В 1882 году «Аляска», второй пароход американской компании «Гуиен лайн», пришла из Нью-Йорка в Куинстаун через шесть суток и двадцать два часа. Его средняя скорость равнялась 16,81 узла. Этот пароход имел машину мощностью 11 000 лошадиных сил.

Не прошло и года, как владельцы компании «Гуиен лайн» были потрясены известием о том, что «их обогнали». Пароход «Америка», принадлежавший малоизвестной американской судоходной фирме, прошел из Нью-Йорка в Куинстаун всего за шесть суток четырнадцать часов и восемь минут, средняя скорость на переходе через океан была на целый узел выше скорости «Аляски». К радости компании «Гуиен лайн», перепуганной успехом своего соотечественника, пароход «Америка» исчез с просторов Атлантики так же неожиданно, как и появился.

«Голубая лента» вернулась в компанию «Гуиен лайн». Теперь ее получил пароход «Орегон», который в том же году показал среднюю скорость 18,39 узла.

Однако и «Орегон» недолго оставался призером.

В 1884 году он уже не мог подтвердить свой рекорд, и американцы продали его компании «Кунард лайн». 11 марта 1886 года, когда «Орегон» находился у Лонг-Айленда, на него налетела английская шхуна «Хилтон Касл». Получив большую пробойну в районе машинного отделения, пароход быстро затонул — двери водонепроницаемых переборок не были вовремя закрыты.

К счастью, это столкновение произошло днем и поблизости находились другие суда. Около тысячи пассажиров с борта «Орегона» были спасены немецким пароходом «Фульда».

С 1885 по 1889 год «Голубая лента» находится в руках англичан на пароходе «Этрурия» компании «Кунард

Паро

лайн». Э
8120 реги
шадиных
ских пере
ную скор
компаний
получени
в широте
ход встре
ности ок
Ходовой
с палубы
смогло бо
Через
ущерб по
роход «С
ропу. На
лось в че
в кормов
удалось,
носта че
судно на
добрана
Сити», н
шлюпки
2 л. н. ск



Пароход «Этрурия» имел скорость около двадцати узлов

лайн». Этот одновинтовой пароход полной вместимостью 8120 регистровых тонн с машиной мощностью 14 500 лошадиных сил во время одного из своих трансатлантических переходов из Англии в Америку показывает среднюю скорость 19,57 узла. Второе однотипное судно этой компании «Умбрия» также являлось претендентом на получение приза скорости. Но в июле 1887 года, находясь в широте $50^{\circ}50'$ северной и долготе $27^{\circ}8'$ западной, пароход встретил две огромные волны, возникшие на поверхности океана в результате подводного землетрясения. Ходовой мостик, труба, мачты и шлюпки были смыты с палубы парохода. Судно едва добралось до порта и не смогло больше соперничать с другими судами.

Через месяц после этого происшествия значительный ущерб понесла и фирма «Инман лайн». 6 августа ее пароход «Сити оф Монреаль» вышел из Нью-Йорка в Европу. На четвертый день плавания, когда судно находилось в четырехстах милях от острова Ньюфаундленд, в кормовом трюме загорелся хлопок. Пожар потушить не удалось, и ста пятидесяти пассажирам, а также девяти членам экипажа пришлось покинуть судно на спасательных шлюпках. Часть шлюпок была подобрана немецким барком и передана на пароход «Йорк Сити», направлявшийся из Балтимора в Лондон. Другие шлюпки после четырехдневного пребывания у все еще

горящего парохода были подняты на борт немецкого парохода «Матильда». Все люди были спасены.

Обладателем «Голубой ленты» по-прежнему оставалась «Этрурия».

Однако рекорд скорости этого парохода продержался меньше года. Пока фирма «Кунард лайн» восторгалась своим детищем, ее старый конкурент, фирма «Инман лайн» заказывает на верфи в Клайдбанке два огромных стальных парохода с двумя винтами и машинами тройного расширения мощностью более 20 000 лошадиных сил — «Сити оф Нью-Йорк» и «Сити оф Пэрис». Более удачным по ходовым качествам получилось второе судно. В 1889 году этот пароход в рейсе из Санди-Хук в Куинстаун впервые в истории атлантического марафона показал скорость свыше 20 узлов и закончил плавание за шесть суток и двадцать девять минут. Его средняя скорость была 20,03 узла. В то время это судно было не только самым быстроходным, но и самым большим пассажирским пароходом в мире. Его полная вместимость составляла 10 800 регистровых тонн, а длина превышала 160 метров.

Через два года пароход «Тевтоник», принадлежавший фирме «Уайт стар», в одном из рейсов смог улучшить время «Сити оф Пэрис» почти на три часа. Это весьма встревожило компанию «Инман лайн». Особенно бесило ее владельцев то, что «Тевтоник» не имел на мачтах рей и во время своего рекордного рейса не нес дополнительных парусов. Оставлять «Голубую ленту» у «Тевтоника» означало для фирмы потерять надолго свой престиж. Владельцы заставили капитана «Сити оф Пэрис» «сделать все, что угодно», но вернуть фирме лавры славы.

Сначала это удалось. «Сити оф Пэрис» обошел опасного конкурента, не имеющего парусов, на два часа, при средней скорости 20,7 узла. Но и этого владельцам было мало. Когда «Сити оф Пэрис» пошел на установление нового рекорда скорости, «все, что угодно» привело к тому, что цилиндр паровой машины, весивший сорок пять тонн, разлетелся на куски. В результате вышла из строя машина, сломался гребной вал и вода через отверстие в борту начала поступать внутрь судна. Только благодаря прочности водонепроницаемых переборок судно осталось на плаву. С большим трудом пароход удалось отбуксировать обратно в Куинстаун.

«Те
шего
ходы
ского
жду
и «Ка
ставля
а мощ
ди-Ху
Не
следую
столкн
стро
коман
ском
новени
По
пания
реклам
но пов

В
ными
Север
мельн
эмигра
доли,
обоих
огром
только
Атлан
ревезе
массы
отходя
развит
маний
подъе
Велик
В 1888
ный к
вивает
2*

«Тевтонику» тоже не удалось сохранить славу лучшего ходока Атлантики. В 1893 году появляются пароходы компании «Кунард лайн», средняя скорость океанского перехода которых превышает 21 узел. Два года между собой соревнуются в скорости пароходы «Лукания» и «Кампания». Полная вместимость каждого из них составляла 12 950 регистровых тонн, длина 183 метра, а мощность машин 31 000 лошадиных сил. От мыса Санди-Хук до Куинстауна они идут пять с половиной дней.

Не обошлось без аварий и здесь. 21 июля 1900 года, следуя в тумане проливом Св. Георгия, «Кампания» столкнулась с барком «Эмблтон». Парусное судно быстро затонуло, с ним погибло одиннадцать человек команды. «Лукания» в 1907 году сгорела в Ливерпульском порту, а «Кампания» затонула в результате столкновения в 1918 году.

Потерпев поражение в гонках через Атлантику, компания «Уайт стар», стараясь оправдать уход со сцены, рекламирует свой новый принцип: «Умеренная скорость. но повышенный комфорт!».

Борьба гигантов

В конце прошлого века конкуренция между судоходными монополиями капиталистических стран на путях Северной Атлантики особенно усилилась. Армия безземельных крестьян и безработных из европейских городов, эмигранты, стремившиеся за океан в поисках лучшей доли, многочисленные представители деловых кругов обоих континентов, тысячи туристов составляли в те годы огромный пассажирский поток. Достаточно сказать, что только за первое десятилетие двадцатого века через Атлантический океан в западном направлении было перевезено более двадцати миллионов человек. Для такой массы людей нужен был специальный флот регулярно отходящих пассажирских судов. Это вызвало быстрое развитие судостроения не только в Англии, но и в Германии, которая в результате бурного промышленного подъема начала выходить на второе место в мире после Великобритании по размерам торгового флота. В 1888 году в Германии организуется крупный судоходный концерн «Гамбург — Америка линии» и быстро развивается уже известная нам компания «Норддэйчер

Ллойд». По темпам роста своего торгового флота и по степени концентрации капитала они значительно опережают самые мощные английские компании «Кунард лайн» и «Уайт стар».

Что же в это время происходит на арене борьбы за «Голубую ленту»?

Непрерывное совершенствование типов судовых машин, применение стали в качестве основного судостроительного материала, усовершенствование форм корпусов судов и гребных винтов дают возможность значительно увеличить как скорость, так и размеры пароходов, совершающих трансатлантические рейсы.

В 1897 году немецкая фирма «Норддэйчер Ллойд» на верфи «Вулкан» в Штетине заканчивает постройку парохода «Кайзер Вильгельм дер Гроссе» полной вместимостью 14 350 регистровых тонн, длиной 191,1 метра.

Это судно после двух неудачных попыток все же отбирает «Голубую ленту» у английской фирмы «Кунард лайн». Во время своего третьего рейса от английского маяка Нидлс до Санди-Хук этот пароход показал среднюю скорость 21,39 узла. Через год ему удастся пересечь океан в восточном направлении со средней скоростью 22,51 узла. Мощность паровых машин «Кайзера» достигала 30 000 лошадиных сил.

В 1902 году пароход «Дейчланд» немецкой фирмы «Гамбург — Америка линии», полная вместимость которого была на 2000 тонн больше «Кайзера», а машины на 9000 лошадиных сил мощнее, в одном из рейсов через Атлантику показал среднюю скорость 23,36 узла. Однако после этого ему не удалось повторить рекордное время, и «Голубая лента» в 1902 году переходит на немецкий пароход «Кронпринц Вильгельм», который тот же маршрут проходит со скоростью, большей на 0,11 узла.

В 1904 году пальма первенства переходит уже на четвертый по счету немецкий пароход «Кайзер Вильгельм II», владельцем которого является «Норддэйчер Ллойд». Его полная вместимость 19 360 регистровых тонн, длина 206,6 метра, мощность машин 43 000 лошадиных сил. Он так же, как и его предшественники, обходит своего конкурента всего на 0,11 узла.

Англичане не могли смириться с тем, что самые быстрые трансатлантические лайнеры строились в Германии. «Кунард лайн», уже потерявшая свою бы-



Недолго продержался рекорд парохода «Дейчланд»

лую славу, отлично понимала, что «Голубая лента» — это магнит, притягивающий на пароход основную массу пассажиров. И чтобы вернуть символический приз, владельцы компании решают поставить на свои два лайнера, находившиеся в постройке, паровую турбину.

Успех был самым неожиданным. В 1907 году однопалубные «Лузитания» и «Мавритания» пересекают Атлантику со средней скоростью, превышающей 24 узла. Это были два очень изящных четырехтрубных судна водоизмещением по 38 000 тонн; их длина достигала 240 метров.

Особенно быстроходна была «Мавритания». В течение двадцати двух лет она не имела достойных соперников в скорости и за это время прошла около двух миллионов морских миль. В 1907 году средняя скорость «Мавритании» равнялась 24,86 узла. В 1909 году на судне сменили четыре винта, и скорость возросла до 25,7 узла. При мощности турбин в 68 000 лошадиных сил четыреста сорок шесть кочегаров должны были обслуживать многочисленные котлы лайнера, работавшие на угле (турбины требовали восемьсот тонн угля в сутки). Поэтому в 1924 году котлы переделывают под жидкое топливо. Это увеличивает среднюю скорость «Мавритании» до 26,25 узла. Вместо семи тысяч тонн угля судно теперь брало на рейс пять тысяч триста пятьдесят тонн нефти, а штат кочегаров сократился до ста семидесяти пяти че-

ловек. К тому же мощность его паровых турбин возросла до 90 000 лошадиных сил.

Только в 1929 году «Мавритания» уступила «Голубую ленту» новому немецкому турбоходу «Бремен». Это судно по водоизмещению было на 14 000 тонн больше и на 33 метра длиннее «Мавритании». Его машины были на 30 000 лошадиных сил мощнее.

В августе 1929 года на пути из Нью-Йорка в Плимут «Мавритания» — «добрая старая леди Атлантики» — на двадцать втором году службы побила свой предыдущий рекорд, показав среднюю скорость 27,22 узла. «Бремен» превысил ее лишь на 0,61 узла.

Карьера «Мавритании» — гордости компании «Кунард лайн» — закончилась в марте 1935 года, когда судно пошло на слом.

Долгое время «Мавритания» не имела достойных соперников в скорости. Но это вовсе не значило, что на протяжении всей ее успешной деятельности конкурировавшие с фирмой «Кунард лайн» судоходные компании оставались равнодушными к ее успехам. Прежде всего с этим не могла примириться английская фирма «Уайт стар». Хотя она и продолжала соблюдать свой принцип «умеренная скорость, но повышенный комфорт», все же



Двадцать два года «Мавритания» не имела соперников в скорости

не могла не видеть, что богатого «делового» пассажира уже не прельщал комфортабельный океанский лайнер со скоростью ниже 23 узлов.

Гибель „непотопляемого“

В конце 1909 года компания «Уайт стар» в Белфасте на верфи «Харланд энд Вульф» заказывает два лайнера «Олимпик» и «Титаник» небывалого водоизмещения. При этом ставится условие, чтобы оба парохода были лучше всех существовавших тогда у других конкурентов и удовлетворяли всем прихотям избалованной публики. Компания хорошо изучила вкусы богатых пассажиров, приносящих ей основной доход. Последние требовали роскоши и удобств, при которых времяпрепровождение на океанском лайнере мало чем отличалось от времяпрепровождения в большом европейском городе. Поэтому на обоих лайнерах, помимо шикарных «люксов» и салонов, имелись мюзик-холлы, летние и зимние сады, гимнастические залы, площадки для катания на роликовых коньках, плавательные бассейны, частные прогулочные палубы, турецкие бани и пр.

Оба лайнера были однотипны. Вот основные данные «Титаника», спущенного на воду в Белфасте 31 мая 1911 года: водоизмещение 66 000 тонн, полная вместимость 46 328 регистровых тонн, длина наибольшая 269 метров, ширина 28,2 метра, осадка 10,54 метра. Судно имело одиннадцать палуб. В качестве силовой установки на «Титанике» использовались две четырехцилиндровые паровые машины для двух винтов и паровая турбина, работающая на средний винт. Максимальная мощность установки равнялась 55 000 лошадиных сил, проектная скорость судна — 25 узлам.

Как только «Титаник» был спущен на воду, компания «Уайт стар», создав судну самую широкую рекламу, объявила, что «оно является непотопляемым». На самом же деле, несмотря на наличие пятнадцати водонепроницаемых переборок, разделявших корпус судна на шестнадцать отсеков, пароход не мог быть назван таковым. Две носовые, пять кормовых и восемь средних переборок не доходили до верхних палуб. Все переборки на средней палубе прорезались дверьми и не были водонепроницаемыми. Палубы не имели водонепроницаемых люков или

шахт. Компания «Уайт стар» не считалась с правилами безопасности плавания. Доходность фирмы обеспечивалась потворством вкусам клиентуры.

Учитывая пресловутую «непотопляемость», число спасательных шлюпок на «Титанике» было ограничено тем количеством, которое должно было находиться на пассажирском пароходе водоизмещением в 10 000 тонн.

Закончив ходовые испытания, «Титаник» 3 апреля 1912 года прибыл в Саутгемптон, где принял на борт запас продовольствия. 10 апреля при выходе из гавани этого порта он едва не столкнулся с американским лайнером «Нью-Йорк», который в результате возникшего явления присасывания был сорван со швартовов и рыскнул к корме «непотопляемого».

Приняв в Шербуре и затем в Куинстауне пассажиров и почту, «Титаник» 11 апреля в 14 часов покинул берега Англии и взял курс на Нью-Йорк.

Что произошло с этим пароходом, читателю вероятно, известно.

Через четыре дня английская пресса напечатала следующее правительственное сообщение:

«Небывалое в летописях несчастье на море произошло в Атлантическом океане. Пароход «Титаник» компании «Уайт стар» в первое свое плавание, имея около трех тысяч человек пассажиров и команды, погиб близ мыса Рас и по последним известиям имеются веские основания полагать, что из 2800 пассажиров и команды спасено менее 700».

Поскольку о гибели «Титаника» написано десятки книг, тысячи журнальных и газетных статей, поставлено два кинофильма, автор позволяет себе привести только выдержку из письма очевидца Бисли, преподавателя Кембриджского университета, которое было опубликовано в английской газете «Таймс» от 20 апреля 1912 года.

«Было около часа ночи. Ночь выдалась звездная, совершенно ясная, луна не показывалась и было темно. Море оставалось спокойным, как пруд, и шлюпку лишь слегка покачивало на зыби. Ночь была прекрасная, но холодная. Издали «Титаник», выделяясь на ясном звездном небе, казался громадным, все иллюминаторы и окна в салонах блестели ярким светом. Нельзя было и думать, что случилось что-то неладное с таким левиафа-



«Титаник» выходит из порта

ном, если бы не было заметного наклона на нос, где вода доходила до нижнего ряда иллюминаторов. Около двух часов мы заметили, что наклон на нос быстро увеличивается и мостик целиком погрузился под воду. Пароход медленно поднимался кормой вертикально вверх. Свет в салонах внезапно исчез, затем на несколько мгновений опять блеснул, после этого погас совсем. В то же время послышался грохот, который можно было услышать за мили — котлы и механизмы сорвались со своих мест; это был самый роковой звук, когда-либо слышимый среди океана. Но это был еще не конец. К нашему удивлению, корабль остался стоящим вертикально в течение продолжительного времени, которое я оцениваю в пять минут; во всяком случае, наверное, в течение нескольких минут «Титаник» подобно башне высотой около 45 метров стоял вертикально над уровнем моря, чернея на ясном небе. Тогда мы слышали самый страшный вопль, который когда-либо достигал уха человека — это были крики наших сотоварищей, боровшихся со смертью в ледяной воде и призывавших на помощь, которую мы не могли им оказать, ибо наша шлюпка была уже загружена полностью».

30 июля 1912 года после тридцати шести заседаний английский суд вынес следующее постановление:

«Суд, расследовав подробно обстоятельства крушения означенного судна, нашел, как это выяснено в приложении к сему, что гибель означенного корабля произошла

от столкновения с ледяной горой, вызванного чрезмерной скоростью, с которой вели корабль».

Фактически вся вина была свалена на погибшего вместе с «Титаником» капитана Смита. В постановлении суда ничего не говорилось, как присутствовавший на борту парохода президент компании «Уайт стар» Брюс Исмей настаивал на том, чтобы «Титаник», уже находясь в опасной зоне айсбергов, продолжал идти с повышенной скоростью для завоевания «Голубой ленты». В решении суда также ни слова не упоминалось о конструктивных недостатках «непотопляемого» парохода.

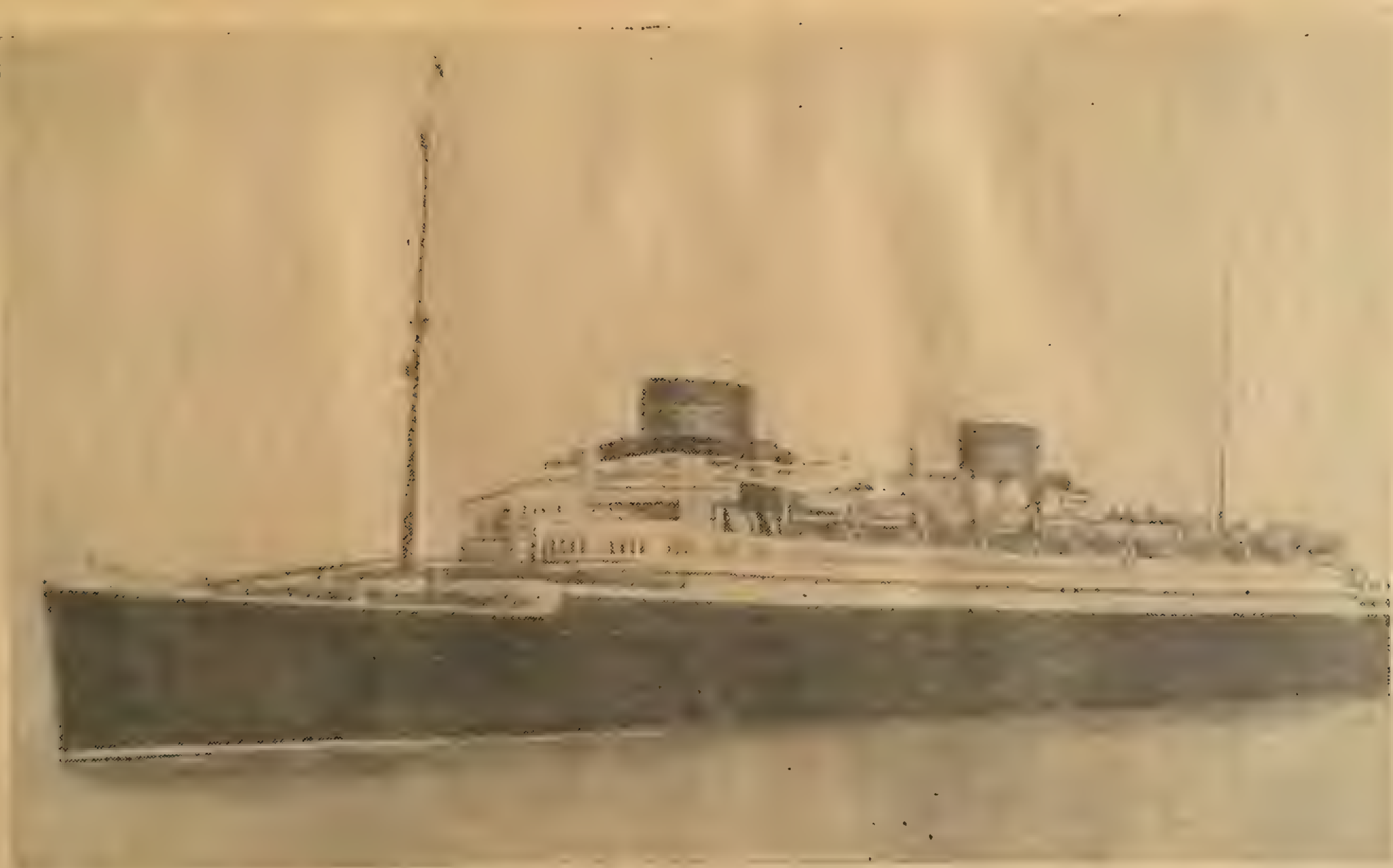
Владельцы компании «Уайт стар» сделали все возможное, чтобы «замять дело». Но факт остался фактом — рекорд роскоши на судне и погоня за рекордом скорости решили судьбу гиганта.

После катастрофы с «Титаником» среди моряков английских трансатлантических компаний начались волнения. Союз моряков в Ливерпуле и Саутгемптоне предъявил судовладельцам ряд требований: провести освидетельствование спасательных средств, увеличить число экипажа для управления ими и повысить заработную плату. Забастовка сорвала выход в очередной рейс лайнера «Олимпик». Почту и пассажиров пришлось передать на другие суда.

Гибель «Титаника» сыграла на руку конкурирующей компании «Кунард лайн», которая начала всячески рекламировать свои лайнеры как более безопасные и по-прежнему самые быстроходные на просторах Атлантики. Однако прошло три года, и «более надежная» «Лузитания» во время первой мировой войны в мае 1915 года была торпедирована немецкой подводной лодкой и затонула еще быстрее «Титаника», унеся с собой на дно более тысячи человеческих жизней.

Приз „Голубая лента Атлантики“

После гибели «Титаника» рекордсменом оставалась «Мавритания». Побившему в 1929 году ее рекорд «Бремену» через несколько месяцев пришлось передать лавры первенства однотипному с ним немецкому пароходу «Европа». Но через три года «Голубая лента» опять вернулась на «Бремен». Можно сказать, что «Европа» была несчастливym судном для фирмы «Норддэйчер Ллойд»



«Бремен» дважды завоевывал «Голубую ленту»

и, как говорится, обошлась немцам «в копеечку». Перед самым спуском на воду в результате возникшего пожара судно полностью выгорело на стапеле и его пришлось отстраивать заново. После поражения гитлеровской Германии «Европа» оказалась у американцев, а сейчас плавает под французским флагом под названием «Либертэ».

В 1933 году впервые в истории атлантического марафона лидерство берет итальянское судно. Судоходная компания «Италия» построила паротурбоход «Рекс». Полная вместимость этого судна составляла 51 062 регистровых тонны, длина 290 метров, а общая мощность паровых турбин 130 000 лошадиных сил. Интерес представляла силовая установка лайнера. Каждый агрегат состоял из трех паровых турбин высокого, среднего и низкого давления.

В августе 1933 года во втором рейсе от мыса Тарифа до плавучего маяка Амброз это судно показывает среднюю скорость 28,92 узла, то есть на 0,41 узла превышает среднюю скорость «Бремена».

Сотые доли узла, минуты... Читатель вправе задать вопрос: «Как удавалось определять с такой большой точностью время пересечения океана?».

До начала XX века при установлении рекордов скорости время засекали в момент выхода судна из порта отправления и при входе в порт назначения. Такими портами в Англии являлись Ливерпуль, Куинстаун и Плимут, а в Америке — Галифакс, Бостон и Нью-Йорк. Позже, ввиду исключительной напряженности судоходства, лайнеры уже не могли продолжать идти полным ходом вблизи этих портов. Поэтому время «старта» и «финиша» атлантического марафона стали засекают по выходе судов на траверз близлежащих маяков. До настоящего времени местом «старта» лайнеров являются маяки Нидлс, Бишоп, Рок, Фастнет и Эдисонский в Англии и местом «финиша» плавучие маяки Амброз, Нантакет и Санди-Хук в Америке, и наоборот. В случае, если судно идет из Гибралтара (как, например, было с «Рексом»), то время засекается по выходе на траверз мыса Тарифа. В некоторых случаях отправным портом при плавании на запад являлся французский порт Шербур.

В 1934 году был создан международный комитет по определению условий для завоевания первого места по скорости среди конкурирующих судов на Атлантике. До



На просторы Атлантики вышел лайнер «Рекс»

этого года материального приза «Голубая лента Атлантики» не существовало. Со времен Самуэля Кунарда он по-прежнему являлся условным символом превосходства судна в скорости. В год образования международного комитета «Голубой ленты» англичанин Гарольд Хейлз заказал за свой счет лучшему модельщику-ювелиру серебряную художественную фигуру, которая должна была символизировать приз «Голубая лента Атлантики».

На массивной подставке из оникса стоят крылатые фигуры Победы, поддерживающие земной шар. Между фигурами Победы сидят легендарный бог моря Нептун и его жена Амфитрида. На земном шаре Атлантический океан обозначен голубой эмалевой краской. Через него от Англии до Нью-Йорка проходит широкая красная полоса — арена борьбы судов за скорость. Земной шар окружен широким кольцом, на котором позднее были изображены четыре обладателя приза: «Грейт Вестерн», «Мавритания», «Рекс» и «Нормандия». С четырех сторон земного шара в виде старинных картушек компаса указаны четыре направления ветра. На самом верху земного шара изображены две борющиеся фигуры, одна из которых символизирует Атлантический океан, а вторая — человеческий ум и силу, побеждающие стихию идвигающие современный лайнер. Высота этой скульптурной группы сто двадцать сантиметров, она сделана из чистого серебра и весит восемнадцать килограммов.

Гарольд Хейлз передал эту фигуру международному комитету «Голубой ленты Атлантики», который, в свою очередь, вручил ее тогдашнему рекордсмену Атлантики — итальянскому лайнеру «Рекс».

Приз пробыл на «Рексе» несколько месяцев.

Судьба „Нормандии“

В 1935 году французская судоходная фирма «Компани женераль трансатлантик», обслуживавшая своими судами сто тридцать портов сорока стран на трех континентах земного шара, построила гигантский турбоэлектроход «Нормандия». Внимание всего мира было привлечено к этому лайнеру, когда он совершал в конце мая 1935 года свой первый трансатлантический рейс, который закончил через четверо суток три часа четырнадцать ми-



Серебряный приз «Голубая лента Атлантики»

нут, следуя со средней скоростью 29,94 узла. Лайнер сразу же отобрал пальму первенства у «Рекса».

Вот основные характеристики «Нормандии». Полная вместимость 83 423 регистровых тонны, длина 313,75 метра (то есть на пятнадцать метров больше Эйфелевой башни), ширина 35,9 метра, средняя осадка 11,16 метра.

Размеры «Нормандии» действительно огромны. Например, руль судна весил девяносто шесть тонн, гребной винт (их четыре) — двадцать три тонны. На постройку судна было израсходовано одиннадцать миллионов заклепок. На «Нормандии» имелось двадцать девять водотрубных котлов. В качестве главных двигателей служили четыре турбины мощностью по 47 600 лошадиных сил, которые давали ток расположенным в корме на гребных валах четырем электродвигателям, каждый мощностью по 40 000 лошадиных сил.

Лайнер имел одиннадцать палуб, из которых семь были сплошные. Корпус разделялся одиннадцатью водонепроницаемыми переборками. Судно, помимо тысячи двухсот восьмидесяти пяти человек команды и обслуживающего персонала, могло принять на борт тысячу девятьсот семьдесят два пассажира.

«Нормандия» до сих пор считается непревзойденным по красоте и изяществу отделки внутренних помещений лайнером. Общая длина застекленной прогулочной палубы составляла двести девяносто метров. На судне имелось одиннадцать пассажирских лифтов, двадцать два подъемника для груза и автомашин. На верхней палубе между второй и третьей трубой располагались теннисные корты.

«Нормандия» была гордостью Франции, но корпус судна строился по проекту русских эмигрантов инженеров-кораблестроителей Юркевича и Петрова, двигатели — по проекту русского инженера Аршаулова, а винты — по системе русского инженера Харковича.

В 1936 году английская фирма «Кунард лайн», незадолго до этого объединившаяся со своим старым конкурентом, английской фирмой «Уайт стар», заканчивает постройку гиганта-турбохода «Куин Мэри». Это судно по полной вместимости на 2188 регистровых тонн больше, но на 1,9 метра короче «Нормандии». Его паротурбинная установка на 15 000 лошадиных сил превосходит мощность французского лайнера.



Турбоэлектроход «Нормандия» уже в первом рейсе побил рекорд

В августе 1936 года «Нормандия» проигрывает «Куин Мэри» две десятых узла средней скорости, но уже в марте 1937 года «Голубая лента» опять оказывается у французов. «Нормандия» приходит из Нью-Йорка в Англию за четверо суток и... семь минут со средней скоростью 30,99 узла. Через полгода она показывает среднюю скорость 31,2 узла, но в 1938 году «Куин Мэри» выжимает пол-узла, и «Голубая лента» возвращается к англичанам. Но компания «Кунард-Уайт стар» по неизвестным причинам отказалась принять приз на борт своего лайнера. «Голубая лента» попала на берег и была выставлена для продажи в ювелирном магазине.

В самом начале второй мировой войны «Нормандия», за которой уже начали охотиться немецкие подводные лодки, нашла убежище в Нью-Йорке. В декабре 1941 года она была передана правительству США, и американцы решили переделать судно в военный транспорт.

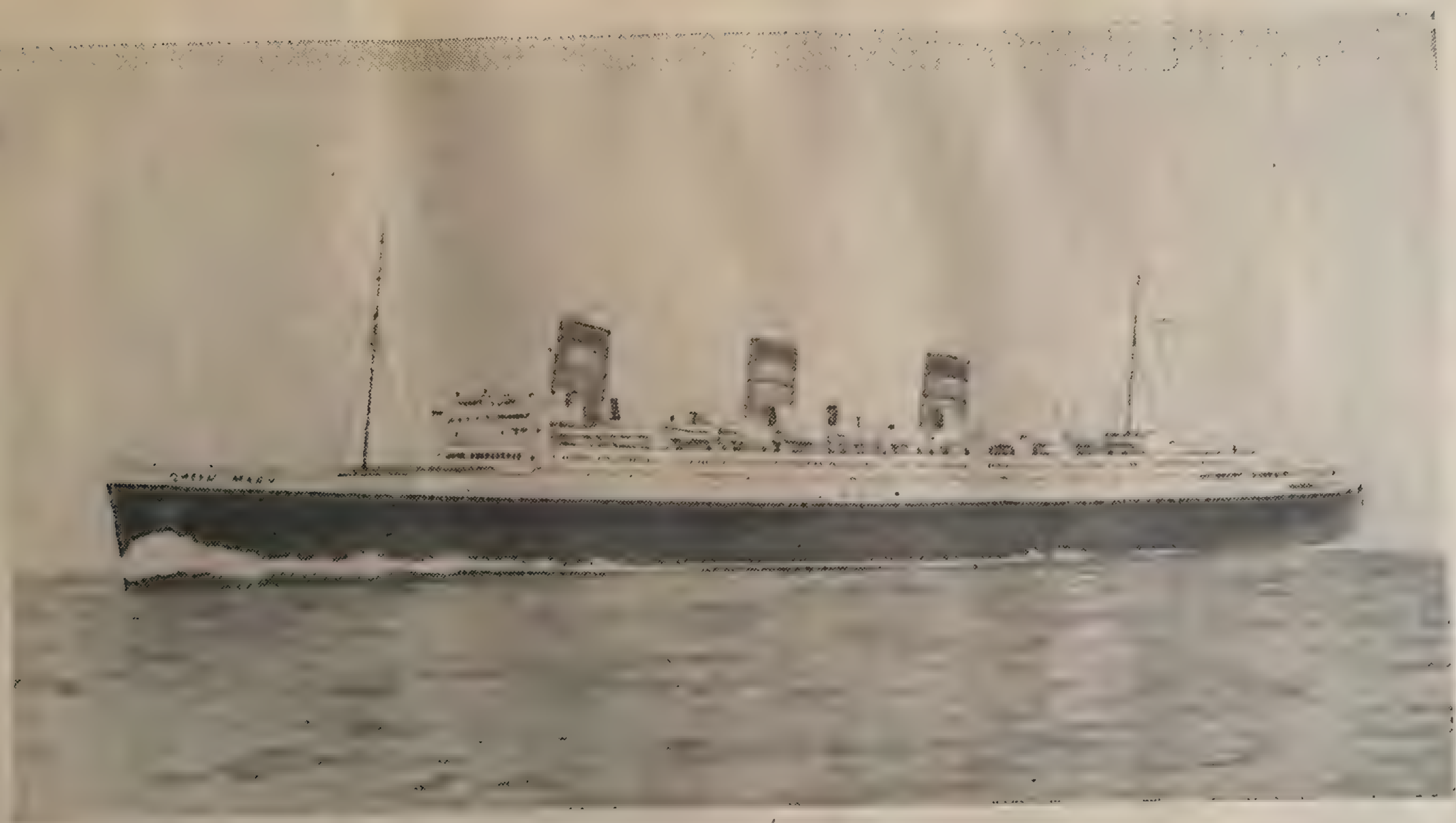
В феврале 1942 года заканчивались последние работы по переоборудованию лайнера. Теперь он уже был окрашен в серый защитный цвет и на борту вместо названия «Нормандия» было выведено «Лафайет». Судно должно было выйти из порта через пять дней.

9 февраля в 14 часов 30 минут один из рабочих, находившихся на главной палубе, крикнул:

— Пожар!

В огромном центральном салоне, где устанавливались нары для американских солдат, горели капковые спасательные пояса, которые еще не успели распределить по помещениям судна. Предполагали, что пожар возник от искры при резке одной из колонн салона; некоторые же считали, что это — умышленная диверсия немецких агентов.

Был сильный северо-западный ветер, раздувавший огонь. Пламя быстро распространилось, пожирая все на своем пути; вскоре рабочие и команда судна вынуждены были покинуть главную палубу. Противопожарные средства на корабле еще не были подготовлены, и ликвидировать очаг пожара вовремя не удалось. Огонь перекинулся на шлюпочную и прогулочную палубы. В течение какого-нибудь часа гигантский корабль превратился в огромный пылающий костер: горели тысячи деревянных нар и свежая краска. Американцы бросили на тушение пожара все пожарные команды Нью-Йорка и портовые

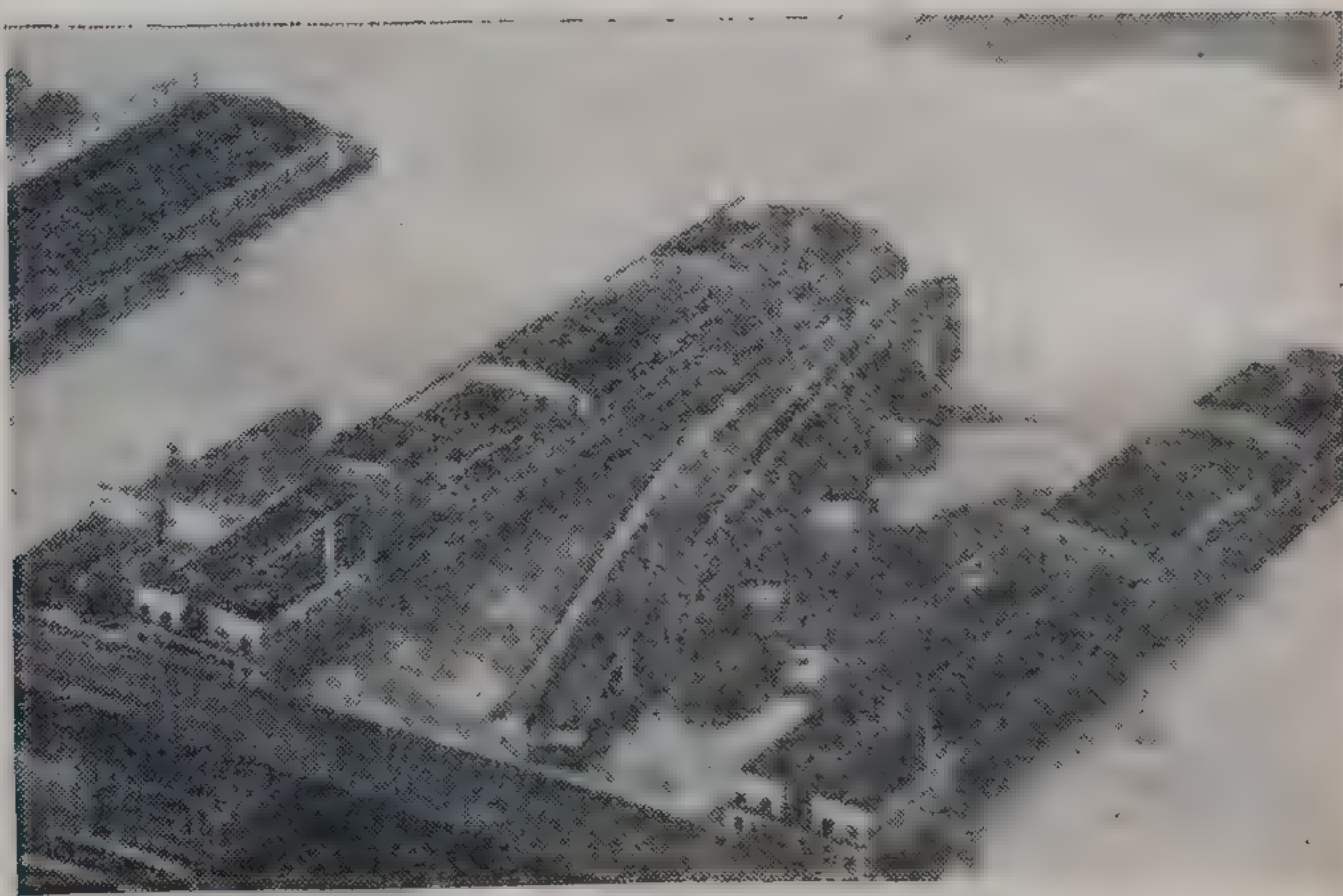


«Куин Мэри» — крупнейшее пассажирское судно мира

противопожарные суда. Черные клубы едкого дыма, подхваченные сильным ветром, плыли над центральной частью Нью-Йорка — островом Манхэтэн. Бесконечная вереница носилок двигалась от судна, стоящего у причала, к санитарным машинам, увозившим обожженных и раненых. «Лафайет» горел весь день и всю ночь. Пожарные команды продолжали заливать судно водой...

Однако, несмотря на это, верхние надстройки почти полностью выгорели. Из-за большого скопления воды в верхней части лайнера появился крен и возникла угроза опрокидывания. Находившийся на пирсе создатель проекта лайнера инженер Юркевич понял это раньше других. Со слезами на глазах смотрел он на гибель своего детища.

Юркевич умолял представителей американских властей прекратить безрассудно лить воду в верхние надстройки, предлагая отстаивать только машинное отделение, чтобы спасти уникальную силовую установку. В 23 часа 30 минут, когда крен корабля на левый борт



Обгоревшая «Нормандия» опрокинулась на борт у пирса

достиг
часы и
нется.
Одн

слушат
из-за б
но, пот
борт и
Вследс
поднял
вая час
те, а н
песок.

«Ла
Америк
освобо
корабл
надцат
люка, т
шесть
кубичес
была с
тринад
после з
вать во
тысяч
семь г
воды,
дусов,
выпрям

Пос
шесть
оборуд
цать м
милли

В
рикан
неприг
остатк
ларов
Фран
Так
строен

достиг сорока градусов, Юркевич посмотрел на свои часы и сказал американцам время, когда судно опрокинется.

Однако самоуверенные американцы не хотели его и слушать. В точно предсказанное время, в 2 часа 45 минут, из-за большого скопления воды на верхних палубах судно, потеряв остойчивость, резко повалилось на левый борт и с креном восемьдесят градусов легло у пирса. Вследствие значительной ширины правый борт судна поднялся выше уровня воды и продолжал гореть. Кормовая часть гигантского корабля лежала на скальном грунте, а носовая — на иле, под которым находился твердый песок. Корпус был сильно деформирован.

«Лафайет» закрыл подход к двум огромным пирсам. Американцам ничего не оставалось, как поднять его и освободить причалы. Четыре месяца водолазы очищали корабль от ила. Им пришлось заделать под водой шестнадцать больших грузовых лац-портов, четыре грузовых люка, триста шестьдесят пять отверстий в борту, удалить шесть тысяч тонн металла и около трех тысяч пятисот кубических метров ила. Средняя надстройка лайнера была срезана по главную палубу, в корпус поставлено тринадцать дополнительных переборок. Лишь только после этого девяносто три мощных насоса начали откачивать воду. Когда из корпуса корабля откачали около ста тысяч тонн воды, начался его подъем. При крене в сорок семь градусов кромка верхней палубы вышла из-под воды, а когда крен уменьшился до сорока четырех градусов, судно оторвалось от грунта. Для окончательного выпрямления лайнера потребовалось еще шесть недель.

Постройка «Нормандии» обошлась французам в шестьдесят пять миллионов долларов, стоимость переоборудования его в военный транспорт составила двадцать миллионов долларов, а подъемных работ — девять миллионов.

В Нью-Йорке лайнер оставался долгое время. Американцы не знали, что с ним делать, так как судно было непригодным ни для каких целей. В ноябре 1946 года остатки «Нормандии» за сто шестьдесят две тысячи долларов купил американский делец. Краса и гордость Франции была отбуксирована в Ньюарк на слом.

Такова судьба этого замечательного в истории судостроения лайнера-гиганта.

ОБЛАДАТЕЛИ ПРИЗА «ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ» И ИХ РЕКОРДНЫЕ РЕЯСЫ
(1838—1952 годы)

Год	Название судна	Судоходная компания	Рейс	Время			Средняя скорость, узлы
				дни	часы	минуты	
1838	«Грейт Вестерн»	«Грейт вестерн стим навигейшн компани» (англ.)	Бристоль — Нью-Йорк	15	0	0	8,00
1840	«Британия»	«Кунард лайн» (англ.)	Ливерпуль — Бостон	14	8	0	8,19
1840	«Акадия»	То же	Ливерпуль — Галифакс	11	4	0	9,28
1840	«Британия»	» »	Галифакс — Ливерпуль	10	0	0	10,72
1847	«Иберия»	» »	» »	9	1	30	11,67
1851	«Пасифик»	«Коллинз лайн» (амер.)	Нью-Йорк — Ливерпуль	9	20	26	13,02
1851	«Балтик»	То же	Ливерпуль — Нью-Йорк	9	13	0	13,17
1852	«Арктик»	» »	Нью-Йорк — Ливерпуль	8	17	15	13,21
1856	«Персия»	«Кунард лайн» (англ.)	Нью-Йорк — Куинстаун	8	1	45	12,54
1863	«Скотия»	То же	» »	8	3	0	14,01
1864	»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	8	4	34	14,51
1869	«Сити оф Брасселз»	«Инман лайн» (англ.)	Нью-Йорк — Куинстаун	7	22	3	14,66
1873	«Балтик»	«Уайт стар» (англ.)	» »	7	20	9	15,11
1875	«Сити оф Берлин»	«Инман лайн» (англ.)	Куинстаун — Нью-Йорк	7	18	2	15,21
1875	» » »	То же	Нью-Йорк — Куинстаун	7	15	28	15,37
1876	«Джерманик»	«Уайт стар» (англ.)	» »	7	15	17	15,79
1876	«Британик»	То же	Куинстаун — Нью-Йорк	7	13	11	15,44
1876	»	» »	Нью-Йорк — Куинстаун	7	12	47	15,94

1877	«Джерманик»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	7	11	37	15,76
1879	«Аризона»	«Джайон лайн» (амер.)	» »	7	10	22	15,73
1879	»	То же	Нью-Йорк — Куинстаун	7	8	11	15,96
1882	«Аляска»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	7	6	43	16,04
1882	»	» »	Нью-Йорк — Куинстаун	6	22	0	16,81
1884	«Америка»	«Нэшнел» (амер.)	Нью-Йорк — Куинстаун	6	14	8	17,80
1884	«Орегон»	«Джайон лайн» (амер.)	Куинстаун — м. Санди-Хук	6	9	42	18,16
1884	»	» » »	м. Санди-Хук — Куинстаун	6	11	9	18,39
1885	«Этрурия»	«Кунард лайн» (англ.)	Куинстаун — м. Санди-Хук	6	5	31	18,87
1887	»	То же	Нью-Йорк — Куинстаун	6	4	36	19,45
1888	»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	6	1	55	19,57
1889	«Сити оф Пэрис»	«Инман лайн» (англ.)	м. Санди-Хук — Куинстаун	6	0	29	20,03
1889	» » »	» » »	Куинстаун — м. Санди-Хук	5	19	18	20,00
1891	«Тевтоник»	«Уайт стар» (англ.)	То же	5	16	31	20,35
1891	»	» » »	м. Санди-Хук — Куинстаун	5	21	3	19,78
1892	«Сити оф Пэрис»	«Инман лайн» (англ.)	Куинстаун — м. Санди-Хук	5	14	24	20,70
1893	«Кампания»	«Кунард лайн» (англ.)	м. Санди-Хук — Куинстаун	5	12	15	21,33
1894	«Лакония»	» » »	То же	5	8	38	21,84

ОБЛАДАТЕЛИ ПРИЗА «ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ» И ИХ РЕКОРДНЫЕ РЕИСЫ

(1838—1952 годы)

Год	Название судна	Судоходная компания	Рейс	Время			Средняя скорость, узлы
				дни	часы	ми-нуты	
1838	«Грейт Вестерн»	«Грейт вестерн стим навигейшн компани» (англ.)	Бристоль — Нью-Йорк	15	0	0	8,00
1840	«Британия»	«Кунард лайн» (англ.)	Ливерпуль — Бостон	14	8	0	8,19
1840	«Акадия»	То же	Ливерпуль — Галифакс	11	4	0	9,28
1840	«Британия»	» »	Галифакс — Ливерпуль	10	0	0	10,72
1847	«Иберия»	» »	» »	9	1	30	11,67
1851	«Пасифик»	«Коллинз лайн» (амер.)	Нью-Йорк — Ливерпуль	9	20	26	13,02
1851	«Балтик»	То же	Ливерпуль — Нью-Йорк	9	13	0	13,17
1852	«Арктик»	» »	Нью-Йорк — Ливерпуль	8	17	15	13,21
1856	«Персия»	«Кунард лайн» (англ.)	Нью-Йорк — Куинстаун	8	1	45	12,54
1863	«Скотия»	То же	» »	8	3	0	14,01
1864	»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	8	4	34	14,51
1869	«Сити оф Брасселз»	«Инман лайн» (англ.)	Нью-Йорк — Куинстаун	7	22	3	14,66
1873	«Балтик»	«Уайт стар» (англ.)	» »	7	20	9	15,11
1875	«Сити оф Берлин»	«Инман лайн» (англ.)	Куинстаун — Нью-Йорк	7	18	2	15,21
1875	» » »	То же	Нью-Йорк — Куинстаун	7	15	28	15,37
1876	«Джерманик»	«Уайт стар» (англ.)	» »	7	15	17	15,79
1876	«Британик»	То же	Куинстаун — Нью-Йорк	7	13	11	15,44
1876	»	» »	Нью-Йорк — Куинстаун	7	12	47	15,94

1877	«Джерманик»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	7	11	37	15,76
1879	«Аризона»	«Джайон лайн» (амер.)	» »	7	10	22	15,73
1879	»	То же	Нью-Йорк — Куинстаун	7	8	11	15,96
1882	«Аляска»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	7	6	43	16,04
1882	»	» »	Нью-Йорк — Куинстаун	6	22	0	16,81
1884	«Америка»	«Нэшенел» (амер.)	Нью-Йорк — Куинстаун	6	14	8	17,80
1884	«Орегон»	«Джайон лайн» (амер.)	Куинстаун — м. Санди-Хук	6	9	42	18,16
1884	»	» » »	м. Санди-Хук — Куинстаун	6	11	9	18,39
1885	«Этрурия»	«Кунард лайн» (англ.)	Куинстаун — м. Санди-Хук	6	5	31	18,87
1887	»	То же	Нью-Йорк — Куинстаун	6	4	36	19,45
1888	»	» »	Куинстаун — Нью-Йорк	6	1	55	19,57
1889	«Сити оф Пэрис»	«Инман лайн» (англ.)	м. Санди-Хук — Куинстаун	6	0	29	20,03
1889	» » »	» » »	Куинстаун — м. Санди-Хук	5	19	18	20,00
1891	«Тевтоник»	«Уайт стар» (англ.)	То же	5	16	31	20,35
1891	»	» » »	м. Санди-Хук — Куинстаун	5	21	3	19,78
1892	«Сити оф Пэрис»	«Инман лайн» (англ.)	Куинстаун — м. Санди-Хук	5	14	24	20,70
1893	«Кампания»	«Кунард лайн» (англ.)	м. Санди-Хук — Куинстаун	5	12	15	21,33
1894	«Лакония»	» » »	То же	5	8	38	21,84

Год	Название судна	Судоходная компания	Рейс	Время			Средняя скорость, узлы
				дни	часы	минуты	
1897	«Кайзер-Вильгельм дер Гроссе»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	м. Нидлз — м. Санди-Хук	5	22	45	21,39
1897	То же	То же	м. Санди-Хук — м. Эдистонский	5	15	10	22,94
1898	» »	» »	м. Нидлз — м. Санди-Хук	5	20	0	22,29
1898	» »	» »	м. Санди-Хук — м. Нидлз	5	19	45	22,51
1900	«Дейчланд»	«Гамбург — Америка линии» (нем.)	м. Санди-Хук — м. Нидлз	5	7	38	23,36
1902	«Кронпринц Вильгельм»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	Шербур — м. Санди-Хук	5	11	57	23,09
1902	» »	То же	м. Санди-Хук — Плимут	5	11	32	23,47
1904	«Кайзер Вильгельм II»	» »	» »	5	11	38	23,58
1904	» »	» »	Шербур — м. Санди-Хук	5	12	44	23,00
1907	«Лузитания»	«Кунард лайн» (англ.)	м. Даунте-Рок — м. Санди-Хук	4	19	52	24,00
1907	»	То же	м. Санди-Хук — м. Даунте-Рок	4	22	53	23,61
1907	«Мавритания»	» »	То же	4	22	29	23,69
1909	«Лузитания»	» »	м. Даунте-Рок — м. Санди-Хук	4	11	42	25,88
1910	«Мавритания»	» »	То же	4	10	41	26,06
1924	То же	» »	п. м. Амброз — Шербур	5	1	49	26,25
1928	» »	» »	Шербур — п. м. Амброз	5	3	17	25,63
1928	» »	» »	п. м. Амброз — м. Эдистонский	4	21	44	26,20

1929	«Бремен»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	Шербур — п. м. Амброз	4	17	42	27,83
1929	»	То же	п. м. Амброз — м. Эдистонский	4	14	30	27,91
1929	«Мавритания»	«Кунард лайн» (англ.)	Шербур — п. м. Амброз	4	21	14	26,85
1929	То же	То же	п. м. Амброз — м. Эдистонский	4	17	50	27,22
1929	« »	» »	Плимут — Шербур	(106 миль)			29,78
1930	«Европа»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	Шербур — п. м. Амброз	4	17	6	27,91
1933	«Бремен»	То же	п. м. Амброз — Шербур	4	16	15	28,51
1933	«Рекс»	«Италия» (итал.)	Гибралтар — п. м. Амброз	4	13	58	28,92
1935	«Нормандия»	«Компани генераль трансатлантик» (фр.)	м. Бишоп-Рок — п. м. Амброз	4	3	14	29,94
1936	«Куин Мэри»	«Кунард-Уайт стар лайн» (англ.)	То же	4	0	27	30,14
1936	» »	То же	п. м. Амброз — м. Бишоп-Рок	3	23	57	30,63
1937	«Нормандия»	«Компани генераль трансатлантик» (фр.)	То же	4	0	7	30,99
1937	То же	То же	м. Бишоп-Рок — п. м. Амброз	3	23	2	30,58
1937	» »	» »	п. м. Амброз — м. Бишоп-Рок	3	22	7	31,20
1938	«Куин Мэри»	«Кунард-Уайт стар лайн» (англ.)	м. Бишоп-Рок — п. м. Амброз	3	21	45	30,99
1938	» »	То же	п. м. Амброз — м. Бишоп-Рок	3	20	42	31,69

Год	Название судна	Судоходная компания	Рейс	Время			Средняя скорость, узлы
				дни	часы	ми- нуты	
1897	«Кайзер-Вильгельм дер Гроссе»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	м. Нидлз — м. Санди-Хук	5	22	45	21,39
1897	То же	То же	м. Санди-Хук — м. Эдистонский	5	15	10	22,94
1898	» »	» »	м. Нидлз — м. Санди-Хук	5	20	0	22,29
1898	» »	» »	м. Санди-Хук — м. Нидлз	5	19	45	22,51
1900	«Дейчланд»	«Гамбург — Америка линии» (нем.)	м. Санди-Хук — м. Нидлз	5	7	38	23,36
1902	«Кронпринц Вильгельм»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	Шербур — м. Санди-Хук	5	11	57	23,09
1902	» »	То же	м. Санди-Хук — Плимут	5	11	32	23,47
1904	«Кайзер Вильгельм II»	» »	» »	5	11	38	23,58
1904	» »	» »	Шербур — м. Санди-Хук	5	12	44	23,00
1907	«Лузитания»	«Кунард лайн» (англ.)	м. Даунте-Рок — м. Санди-Хук	4	19	52	24,00
1907	»	То же	м. Санди-Хук — м. Даунте-Рок	4	22	53	23,61
1907	«Мавритания»	» »	То же	4	22	29	23,69
1909	«Лузитания»	» »	м. Даунте-Рок — м. Санди-Хук	4	11	42	25,88
1910	«Мавритания»	» »	То же	4	10	41	26,06
1924	То же	» »	п. м. Амброз — Шербур	5	1	49	26,25
1928	» »	» »	Шербур — п. м. Амброз	5	3	17	25,63
1928	» »	» »	п. м. Амброз — м. Эдистонский	4	21	44	26,20

1929 «Бремен»
1929

«Норддэйчер Ллойд»
(нем.)

Шербур — п. м. Амброз

4 | 17 | 42 | 27,83

1929	«Бремен»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	Шербур — п. м. Амброз	4	17	42	27,83
1929	»	То же	п. м. Амброз — м. Эди- стонский	4	14	30	27,91
1929	«Мавритания»	«Кунард лайн» (англ.)	Шербур — п. м. Амброз	4	21	14	26,85
1929	То же	То же	п. м. Амброз — м. Эди- стонский	4	17	50	27,22
1929	« »	« »	Плимут — Шербур	(106 миль)			29,78
1930	«Европа»	«Норддэйчер Ллойд» (нем.)	Шербур — п. м. Амброз	4	17	6	27,91
1933	«Бремен»	То же	п. м. Амброз — Шербур	4	16	15	28,51
1933	«Рекс»	«Италия» (итал.)	Гибралтар — п. м. Ам- броз	4	13	58	28,92
1935	«Нормандия»	«Компани женераль трансатлантик» (фр.)	м. Бишоп-Рок — п. м. Амброз	4	3	14	29,94
1936	«Куин Мэри»	«Кунард-Уайт стар лайн» (англ.)	То же	4	0	27	30,14
1936	»	То же	п. м. Амброз — м. Би- шоп-Рок	3	23	57	30,63
1937	«Нормандия»	«Компани женераль трансатлантик» (фр.)	То же	4	0	7	30,99
1937	То же	То же	м. Бишоп-Рок — п. м. Амброз	3	23	2	30,58
1937	»	»	п. м. Амброз — м. Би- шоп-Рок	3	22	7	31,20
1938	«Куин Мэри»	«Кунард-Уайт стар лайн» (англ.)	м. Бишоп-Рок — п. м. Амброз	3	21	48	30,99
1938	»	То же	п. м. Амброз — м. Би- шоп-Рок	3	20	42	31,69

Последний рекордсмен

Кто же являлся обладателем «Голубой ленты» после второй мировой войны?

В 1946 году ожидали, что это будет недавно начавший свои мирные рейсы английский турбоход «Куин Элизабет». Хотя он самый большой пассажирский лайнер в мире, его скорость оказалась недостаточной, чтобы побить рекорд «Куин Мэри».

После окончания второй мировой войны в пассажирских перевозках между Америкой и Европой усилилось влияние американских судоходных компаний, до этого игравших в них незначительную роль. Американцы стремились увеличить свое участие в перевозках из Европы в Америку и вместе с тем подготовить крупные лайнеры, которые можно будет использовать и для военных целей. Этим объясняется ввод в эксплуатацию лайнера «Юнайтед Стейтс», построенного по указанию Пентагона на верфи в Ньюпорт-Ньюсе.

Спуск судна на воду был осуществлен 23 июня 1951 года, в свой первый рейс оно вышло 3 июля 1952 года. Стоимость лайнера составила более семидесяти трех миллионов долларов.

Вот некоторые данные этого судна: длина наибольшая 301,75 метра, ширина 30,94 метра, высота от киля до верхней надстройки 37,18 метра. Двигателями служат паровые турбины общей мощностью 200 000 лошадиных сил. Судно имеет четыре винта. Полная вместимость 53 330 регистровых тонн. Пассажирские помещения оборудованы для размещения двух тысяч человек. Экипаж составляет тысячу человек вместе с обслуживающим персоналом.

В настоящее время — это самое быстроходное пассажирское судно в мире. Свой первый рейс из Нью-Йорка в Англию оно совершило за трое суток десять часов сорок минут, следуя со средней скоростью 35,59 узла, и без труда завоевало «Голубую ленту». Максимальную скорость американцы засекретили, так как лайнер строился с расчетом на использование его как военного транспорта в составе боевых соединений военно-морского флота. Без особых конструктивных изменений он в любое время может быть переоборудован в транспортный военный корабль.



«Юнайтед Стейтс» входит в Нью-Йорк

На судне широко использованы металл и пластмассы. Интересно отметить, что единственными предметами, сделанными из дерева, являются рояли и плахи для рубки мяса на камбузах.

12 ноября 1952 года в Нью-Йорке англичане торжественно вручили приз «Голубая лента Атлантики» президенту компании «Юнайтед стейтс лайнз».

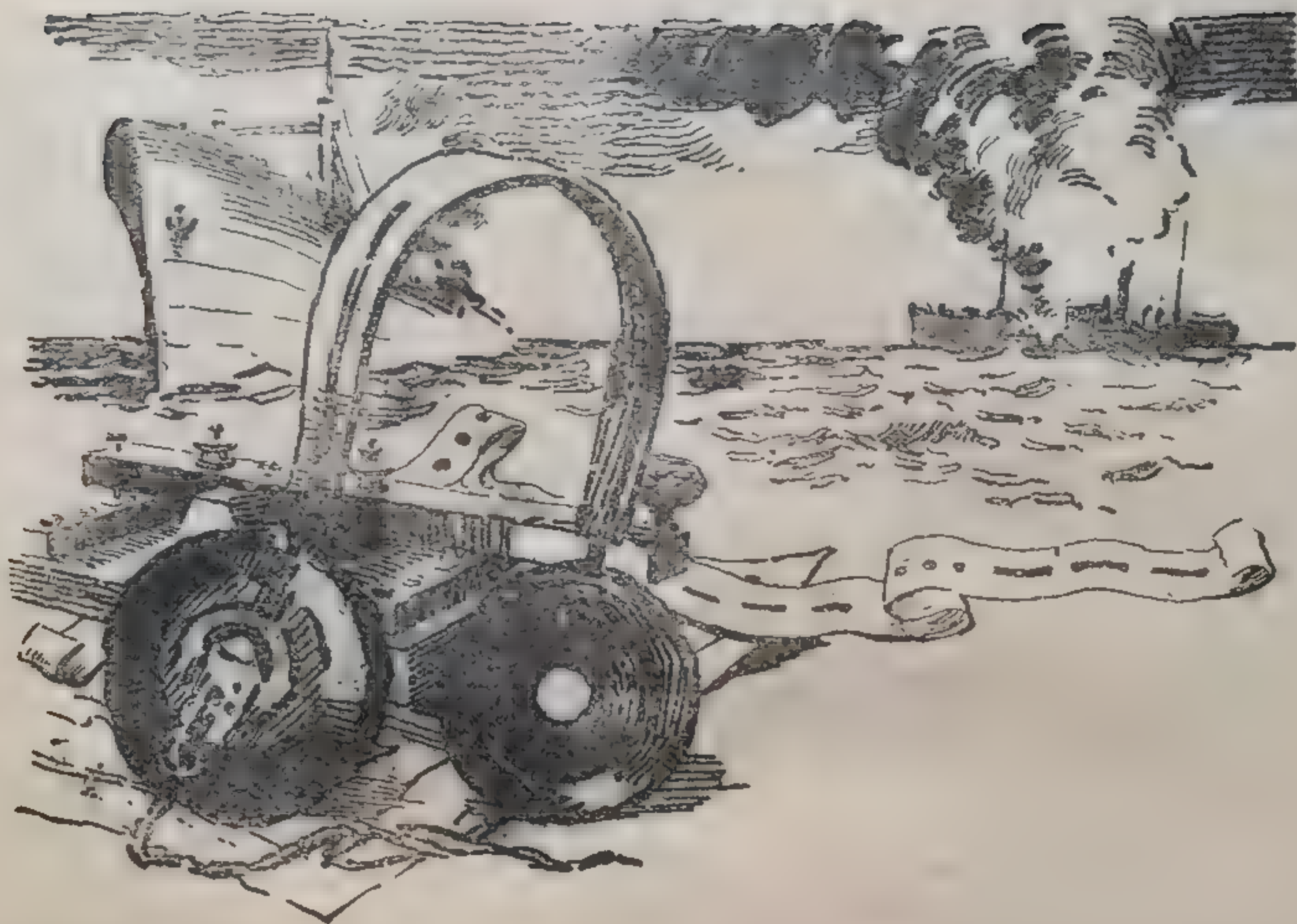
Казалось бы, историю приза «Голубой ленты Атлантики» на этом можно было бы и закончить. Определился последний обладатель приза. Однако трансатлантические гонки между судами компаний основных капиталистических стран не прекратились.

И уже у лайнера «Юнайтед Стейтс» появился опасный конкурент. Это гигантский лайнер «Франс», спущенный на воду во Франции в 1960 году.

На морских путях Атлантики, да и не только здесь, продолжается битва за скорость, за пассажиров. Стремление судовладельцев извлечь из своих судов максимальную прибыль по-прежнему приводит к нарушениям международных правил безопасности плавания, к гибели судов и людей. Вот почему в эфире над океанскими просторами так часто слышны тревожные сигналы бедствия:

— SOS . . . SOS . . . SOS! . . .

Когда
ной силы
когда ост
шаться р
спасение
ные сигна
— SO
Они о
сти, нуж
суда мен
в беду.
Сколь
мужества
Какой ор
истории,
го, всем
Однак
SOS — э



СПАСИТЕ НАШИ ДУШИ

Сигнал бедствия

Когда пламя опустошает палубы судна, ветер ураганной силы срывает крышки люков и вода заливают трюмы, когда останавливаются машины и судно перестает слушаться руля, когда гаснет последняя искра надежды на спасение и людям грозит смерть, — в эфир летят тревожные сигналы бедствия:

— *SOS . . . SOS . . . SOS! . . .*

Они означают: судно гибнет, жизнь людей в опасности, нужна немедленная помощь. Приняв этот сигнал, суда меняют свой курс и спешат на выручку попавшим в беду.

Сколько случаев проявления геройства, стойкости, мужества и гуманизма связано с тремя буквами — *SOS*! Какой ореол романтики окружает морские рассказы и истории, начинающиеся с подачи гибнущим судном этого, всем хорошо известного радиосигнала бедствия!

Однако большинство людей почему-то считают, что *SOS* — это ничто иное, как комбинация первых букв

английской фразы «*Save Our Souls*», то есть «*Спасите наши души*».

Это мнение ошибочно. Фраза «*Спасите наши души*» не была взята основой для сигнала «*SOS*». Углубимся немного в историю и вспомним, как на море впервые появилось радио.

7 мая 1895 года в физическом кабинете Петербургского университета, где обычно происходили заседания физико-химического общества, царило оживление. Преподаватель Кронштадтской минной школы А. С. Попов делал сообщение о своих новых работах. Сняв со стоявшего у кафедры аппарата чехол, он сказал:

— Прошу внимания. Мы начинаем. Мой помощник Рыбкин, находящийся в химической лаборатории, будет передавать сигналы лучами Герца. Эти сигналы запишет стоящий перед нами аппарат Морзе.

В зале наступила тишина. Все глаза были устремлены на аппарат, около которого стояли А. С. Попов и его старый учитель Ф. Ф. Петрушевский. Тишину прервали глухие пощелкивания. Раздались и разом умолкли изумленные возгласы. Собравшиеся физики недоуменно посматривали то на антенну, вертикально высевшую за окном, то на приемник. Ф. Ф. Петрушевский взглянул на первые точки и тире на телеграфной ленте и, расшифровав их по азбуке Морзе, четко написал мелом на черной классной доске букву Г.

Снова защелкал телеграфный аппарат. Ф. Ф. Петрушевский написал на доске еще одну букву Е. Точки, тире, тире, точки и на доске появились два слова:

Генрих Герц.

Еще не закончилась передача, как шумно поднялись и молодые физики и старые ученые, восторженно повторяя одни и те же слова:

— Генрих Герц! . . . Генрих Герц! . . .

Ученые окружили А. С. Попова и наперебой пожимали ему руки, поздравляя с величайшим изобретением.

Этот день — 7 мая 1895 года — считается днем изобретения радио.

Первыми словами, которые передал А. С. Попов при публичном испытании своего прибора, было имя ученого, положившего начало практическому применению электромагнитных волн. Заслуги А. С. Попова в изобретении радиотелеграфа были официально отмечены в 1900 году

присуждением ему почетного диплома и золотой медали на Четвертом Всемирном электротехническом конгрессе в Париже.

Моряки в новом изобретении увидели такое средство связи, о каком издавна мечтали на флоте. Оно надежно связывало суда с берегом, как бы далеко они ни были в море.

До применения радио дальность действия морской связи ограничивалась пределами видимости. Когда судно скрывалось за горизонтом, связь с берегом прекращалась, и судьба людей, груза и судна оставалась неизвестной до прихода последнего в порт. Можно привести много примеров, когда недалеко от берега или поблизости от других находящихся в море судов гибли люди, не имея возможности сообщить о своем бедственном положении. В отдельных случаях для связи с берегом использовали голубей, но это не давало нужных результатов.

Появление радиотелеграфа в торговом флоте обуславливалось прежде всего необходимостью сообщать о бедственном положении людей в море.

В декабре 1898 года беспроволочным телеграфом оборудуется первое судно — английский плавучий маяк Ист Гудвин. Штатное место этого маяка находилось у восточной части песчаных отмелей Гудвин-Сэндз, расположенных в нескольких милях к северу от Дувра.

Прошло три месяца, и в эфир впервые в истории радиосвязи полетели сигналы бедствия, зовущие на помощь. Ранним пасмурным утром 3 марта 1899 года на маячное судно налетел пароход «Мэттьюз».

Сообщение о столкновении было принято радиостанцией берегового маяка Саут-Форленд, расположенного в двенадцати милях от плавучего маяка. Высланные на помощь буксиры отвели тонущее маячное судно на мелкое место и сняли с него экипаж.

Не прошло года, и еще одно событие показало, какое большое практическое значение имеет беспроволочный, или, как его в то время называли, «искровой телеграф», для связи на море.

Осенью 1899 года русский броненосец «Генерал-адмирал Апраксин», следуя из Кронштадта в Либаву, во время сильного норд-веста и снежной пурги сел на камни у южной оконечности острова Гогланд в Финском заливе. Для спасения броненосца А. С. Попову предложили



Радио выручило броненосец «Генерал-адмирал Апраксин», севший на камни

организовать радиосвязь между островом и городком Котка — ближайшим береговым пунктом, где имелась регулярная телеграфная связь. Через несколько дней практическая линия радиосвязи с дальностью действия более сорока километров была налажена.

6 февраля 1900 года П. Н. Рыбкин, находившийся на радиостанции острова Гогланд, принял от А. С. Попова из города Котки радиограмму. Она была адресована капитану ледокола «Ермак», который в то время стоял возле броненосца. В радиограмме говорилось:

«Командиру ледокола «Ермак». Около острова Лавенсаари оторвало льдину с пятьюдесятью рыбаками. Окажите немедленно содействие спасению этих людей».

Получив распоряжение, командир тотчас же направил ледокол к месту происшествия. Вскоре льдину обнаружили и рыбаков спасли.

Это был поистине выдающийся успех нового средства связи, еще раз доказавший, что радио — самый быстрый вид связи, незаменимый на море. Должным образом оценил это событие известный русский ученый и флотоводец командир Кронштадтского порта адмирал С. О. Макаров, приславший Попову поздравительную телеграмму. Он писал:

«От имени всех кронштадтских моряков сердечно поздравляю Вас с блестящим успехом Вашего изобре-

тения. О:
ния от К:
крупнейш
Прошл
нуждены
лочного те

1 янв
бельгийск
стал прос
«Медора»
ментин»,
радио для

С каж
жал заво
больше су
кабре 189
на парох
устанавли
дер Гросс

В мае
оборудуют
но — грузо
этом судне

Широко
ских торго
известно, ч
неру Гулье
минга уда
лом (Англи
Эта первая
из буквы «

Благода
собностям
внимание а
нерную ком
ная компан
Маркони бл
ка — имела
домстве.

В морск
значение но
флота, кото
з л. н. Скрыг

тения. Открытие беспроволочного телеграфного сообщения от Котки до Гогланда на расстоянии 43 верст есть крупнейшая научная победа».

Прошло меньше года, и во многих странах вновь вынуждены были прибегнуть к использованию беспроволочного телеграфа на море.

1 января 1901 года оборудованный радиостанцией бельгийский почтовый пароход «Принцесса Климентин» стал просить по радио о помощи севшему на мель барку «Медора». Спустя несколько месяцев «Принцесса Климентин», заблудившись в тумане, с успехом применила радио для уточнения своего места на карте.

С каждым месяцем беспроволочный телеграф продолжал завоевывать симпатии моряков всех стран. Все больше судов оборудуются радиоаппаратами. Еще в декабре 1899 года американцы поставили радиотелеграф на пароходе «Сент-Паул», а в 1900 году радиостанцию устанавливают на немецком лайнере «Кайзер Вильгельм дер Гроссе».

В мае 1901 года англичане впервые в своей стране оборудуют «искровым телеграфом» транспортное судно — грузо-пассажирский пароход «Лэйк-Чамплейн». На этом судне уже была сделана радиорубка.

Широкое распространение радиотелеграфа на морских торговых судах началось с 1902 года, когда стало известно, что 11 декабря 1901 года итальянскому инженеру Гульельмо Маркони с помощью профессора Флеминга удалось установить радиосвязь между Корнуэллом (Англия) и Сент-Джонсом (остров Ньюфаундленд). Эта первая трансатлантическая радиограмма состояла из буквы «S».

Благодаря большой энергии и организаторским способностям Маркони сумел привлечь к радиотелеграфии внимание английского Адмиралтейства и создать акционерную компанию, получившую название «Международная компания морской связи Маркони». Сделать это Маркони было нетрудно, так как его мать — англичанка — имела большие связи в Британском почтовом ведомстве.

В морских кругах Англии сразу поняли громадное значение нового средства связи для своего торгового флота, который в начале XIX века занимал первое место

в мире, составляя две трети мирового тоннажа. Акции новой компании разошлись быстро.

В это же время в Германии организуются фирмы «Телефункен» и «Сляби-Арко» по производству радиоаппаратуры. С возникновением этих фирм появляется и конкуренция между ними.

«Компания Маркони» имела договоры с правительствами Англии и Италии, согласно которым пароходные компании этих двух стран обязаны были применять на своих судах радиоаппаратуру только системы Маркони. Поддерживать связь с судами, оборудованными радиоустановками других систем, даже в случае вызова помощи гибнущему судну, «Компания Маркони» запрещала.

Чтобы обеспечить условия нормальной работы радиосвязи, необходимо было выработать такие положения, которые регулировали бы деятельность радиостанций не только в одной стране, но и во всем мире.

И вот в 1903 году в Берлине состоялась первая Международная радиотелеграфная конференция. В ней приняли участие представители восьми стран: России, Германии, Австро-Венгрии, Франции, Англии, Испании, Италии и США.

Вопреки кабальным договорам, навязываемым «Компанией Маркони», конференция решила, что береговые радиостанции обязаны принимать и передавать радиogramмы от судов или адресуемые судам в море независимо от системы радиоаппаратов. В протоколе конференции было записано, что в первую очередь по радио должны передавать радиogramмы с призывом о помощи и извещения о несчастных случаях.

На этой конференции делегат Италии впервые поднял вопрос об установлении специального радиотелеграфного сигнала для судов, терпящих бедствие. Он предлагал сигнал «SSSDDD» (... .. — . . . — . . .). Однако твердого решения по этому вопросу принято не было, и выбор единого сигнала бедствия был отложен до следующей конференции.

Но «Компания Маркони» не стала считаться с мнением закончившейся конференции и в начале 1904 года ввела для судов, оборудованных радиоаппаратами ее системы, сигнал бедствия «CQD» (— . — . — . — . .). Он представлял собой сигнал общего вызова всех

станция
букву
начинает
четанно
«Соме Q
решению
раля 190
телеграф
Но по
ных рад
шийся си
ным сигн
мощи по
ствия. Та
жительно
такет дал
его отлич
К счастью
радиостан
ние:
«Помо
вие. Вышл
Для сп
удалось сн
время бук
В 1906
родная рад
няли участ
том числе
Японии.
Основн
установлен
вия. Предс
на утвержд
сигнала бе
США резко
передачах и
общим вызо
ко применя
риях и несч
ференция в
Было решен
ясным и чет
3*

станций «CQ» (— . — : — — . —), к которому добавили букву «D» (— . .). Эту букву выбрали потому, что с нее начинается английское слово «danger» (опасность). К сочетанию трех букв моряки быстро подобрали фразу «Come Quick, Danger» («идите быстрее, опасность»). По решению «Компании Маркони» сигнал «CQD» с 1 февраля 1904 года должен был использоваться для радиотелеграфных сообщений о бедствии на море.

Но поскольку речь шла только о судах, оборудованных радиоаппаратами «Компании Маркони», появившийся сигнал нельзя было назвать единым международным сигналом бедствия. Довольно часто призыв о помощи по радио передавался без всякого сигнала бедствия. Так, 10 декабря 1905 года после жестокого продолжительного шторма американский плавучий маяк Нантакет дал сильную течь, что грозило гибелью судну, хотя его отличные насосы и работали на полную мощность. К счастью, на маяке имелась радиоустановка, и вскоре радиостанция в Ньюпорте приняла следующее сообщение:

«Помогите. Плавучий маяк Нантакет терпит бедствие. Вышлите помощь откуда угодно».

Для спасения был выслан тендер «Азалеа», которому удалось снять с маяка экипаж. Нантакет же затонул во время буксировки к берегу.

В 1906 году в Берлине состоялась вторая Международная радиотелеграфная конференция. В ее работе приняли участие представители двадцати девяти стран, в том числе России, Германии, Англии, Франции, США и Японии.

Основным вопросом повестки дня конференции было установление единого радиотелеграфного сигнала бедствия. Представитель «Компании Маркони» настаивал на утверждении в качестве единого международного сигнала бедствия сигнала «CQD». Представители же США резко возражали против этого, утверждая, что при передачах и приеме такого сигнала его часто путают с общим вызовом «CQ». К тому же оба эти сигнала широко применялись береговыми телеграфистами при авариях и несчастных случаях на железных дорогах. Конференция взяла сторону американских представителей. Было решено заменить «CQD» каким-нибудь другим, ясным и четким сигналом.

Те же американцы предложили принять сигнал Международного свода сигналов — двухфлажное сочетание «NC», означающее «*Терплю бедствие, нужна немедленная помощь*». Но это предложение было отклонено.

Представитель немецкой радиотелеграфной фирмы «Сляби-Арко» предложил сигнал «SOE» (. . . — — — .). Это позывные судов, оборудованных аппаратурой данной фирмы. Во время обсуждения один из делегатов заметил, что предложенный сигнал имеет существенный недостаток: поскольку буква «E» по азбуке Морзе передается одной точкой, сигнал при дальнем приеме или перегруженном эфире может быть искажен и даже не понят. Решено было букву «E» заменить вторым «S». Получилось «SOS» (. . . — — — . . .) — короткий ритмичный сигнал, состоящий из трех точек, трех тире и трех точек, который может быть легко понят, если даже его начнут передавать очень быстро и непрерывно. Предложение было принято почти единогласно.

Таким образом, «SOS» в самом начале своего появления не имел ничего общего с трагической фразой «*Спасите наши души*». Уже значительно позже моряки различных стран стали истолковывать сочетание этих трех букв такими английскими фразами, как «*Save Our Souls*» («*Спасите наши души*»), «*Save Our Ship*» («*Спасите наше судно*»), «*Send Our Succour*» («*Пошлите нам на помощь*»), «*Swim or Sink*» («*Плыть или тонуть*»), «*Saving of Souls*» («*Спасение душ*») и т. д. От обозначения сочетания этих трех букв на русском языке «СОС» придумана фраза «*Спасите от смерти*».

По подписанной 3 ноября 1906 года в Берлине Международной радиотелеграфной конвенции единым сигналом бедствия для радиосвязи на море был установлен сигнал «SOS». Радиостанции стран, подписавших конвенцию, должны были принимать его с судов вне всякой очереди. С введением этого сигнала отменялись все другие сигналы бедствия частных фирм, например, сигнал немецкой радиотелеграфной фирмы «Сляби-Арко» — «SOE» и сигнал бедствия, установленный «Компанией Маркони», — «CQD».

Тревога в эфире

Однако «SOS» на море привился не сразу. Несмотря на решение конвенции, некоторые судовые радисты про-

должали применять сигнал «CQD». С одной стороны, это объяснялось широким распространением радиоаппаратуры фирмы Маркони, с другой, — тем, что подавляющее большинство первых судовых специалистов по радиосвязи прежде работало на телеграфных аппаратах на берегу и привыкло к «сухопутному» сигналу «CQD».

В течение первых пяти-шести лет после подписания Берлинской радиотелеграфной конвенции на море пользовались как сигналом «CQD», так и сигналом «SOS».

Большую роль для дальнейшего внедрения радиотелеграфии на торговых судах сыграл случай с английским пароходом «Кимрик».

Это судно 3 февраля 1908 года, следуя с грузом из Бостона в Куинстаун, в двухстах милях от острова Сейбл (у побережья Новой Шотландии) во время сильного снежного шторма заметило горящий пароход «Сент-Катберт». С горящего судна было снято тридцать восемь моряков.

Хотя радио при спасении не использовалось, этот случай привлек к новому виду связи большое внимание обществественности США, так как радиостанция парохода «Кимрик» сообщила о спасении в Нью-Йорк.

О пользе радиотелеграфии заговорила американская печать. Экстренные выпуски нью-йоркских газет основное внимание уделяли не тому, что было спасено тридцать восемь моряков, а тому, что сообщение с парохода «Кимрик» было принято в Нью-Йорке по радио.

Однако среди американских судовладельцев нашлись и противники широкого внедрения радио на судах. Им было невыгодно оборудовать пароходы дорогостоящей радиоаппаратурой. Вообще следует заметить, что в начале своего появления радио многим внушало недоверие и внедрялось на флоте весьма медленно.

В России, например, первое применение радио на морских торговых судах относится к 1908 году, когда была установлена радиостанция на пароходе «Россия». Эта весьма примитивная искровая станция мощностью около двух киловатт имела дальность действия пятьсот миль.

В те годы в нашей стране не было своей радиопромышленности. Царские чиновники преклонялись перед иностранной техникой, не верили в силы и возможности русских ученых и инженеров, поэтому заказы на оборудо-

дование для судовых радиостанций передавали немецкой фирме «Телефункен».

Говоря о развитии морской радиосвязи тех лет, нельзя не рассказать об одном характерном случае — весьма наглядном примере того, что, несмотря на частые неполадки и сложность устройства, радио на море явилось лучшим и самым быстрым видом связи.

23 января 1909 года в двадцати милях от плавучего маяка Нантакет произошло одно из крупных в истории мореплавания столкновений судов.

Ранним холодным утром этого дня, когда над морем еще стоял ночной туман, итальянский пассажирский пароход «Флорида» налетел на английский лайнер «Рипаблик».

На борту первого судна, которое направлялось в Нью-Йорк, находилось около тысячи ста человек. Английский лайнер, имея почти восемьсот человек пассажиров и команды, следовал курсом на Гибралтар. Это было совсем новое судно полной вместимостью свыше 15 000 регистровых тонн.

Получив сильное повреждение подводной части корпуса, «Рипаблик» начал быстро погружаться в воду кормой. Паника среди пассажиров возникла одновременно на обоих судах. Трудно сказать, чем бы все это кончилось, если бы радисту «Рипаблика» Джеку Бинсу не удалось связаться по радио с американской береговой радиостанцией Снасконсетта, расположенной на побережье штата Массачусетс.

После столкновения радист немедленно приступил к передаче сигнала бедствия:

— CQD . . . CQD . . . CQD . . .

Это был традиционный сигнал береговых радиотелеграфистов, а не «SOS». Принявшая этот сигнал радиостанция своим более мощным передатчиком оповестила о катастрофе находившиеся поблизости суда. Сообщение было принято радиостанциями американского парохода «Нью-Йорк», английских лайнеров «Лакония» и «Фаренсия» и французского парохода «Лоррэн». Однако ближе всех к месту столкновения находился английский лайнер «Балтик», который спешил на помощь, развивая предельную скорость.

Тем временем капитан лайнера «Рипаблик» Скэлби вызвал по радио буксиры и попытался отвести свое суд-

но на мелкое место у побережья. За небольшим исключением, экипаж и пассажиры «Рипаблика» благополучно перебрались на борт виновника столкновения — «Флориду». Получивший значительное повреждение носовой части и имея сильную течь, итальянский пароход, на борту которого оказалось свыше тысячи восьмисот человек, стал дожидаться помощи. В это время буксируемый к берегу «Рипаблик» затонул.



С разбитой носовой частью «Флорида» попала в док

Около шести часов вечера к «Флориде» подошел пароход «Балтик», который через день доставил спасенных в Нью-Йорк.

Этот случай явился неоспоримым доказательством того, что быстрое оказание помощи и успешное спасение такого большого количества людей могло быть осуществлено только с использованием радиосвязи. В США, Англии и Италии никому до этого не известный судовой радиотелеграфист Джек Бинз получил славу национального героя. Ему даже пришлось совершить по этим странам почетное турне, в его честь устраивались банкеты и концерты.

Слова «радио», «CQD» и имя английского радиста долгое время не сходили со страниц европейских и американских газет. Спасенные пассажиры собрали деньги и заказали на английском монетном дворе медаль, которой были награждены экипажи пароходов «Балтик», «Флорида» и «Рипаблик». На одной из сторон медали был изображен «Рипаблик» с пробитым бортом, излучающий со своей антенны сигнал «CQD».

Прошло три года, и мир опять заговорил о радио и сигнале бедствия. В истории морской радиосвязи произошел один из самых драматических эпизодов.

Последние радиogramмы „Титаника“

Холодной апрельской ночью 1912 года в эфире Атлантического океана пронесли тревожные сигналы бедствия с «Титаника».

Как уже рассказывалось в первой главе, этот крупнейший в то время в мире лайнер водоизмещением 66 000 тонн, имея на борту тысячу триста шестнадцать пассажиров и восемьсот девяносто одного члена экипажа, 11 апреля 1912 года вышел из Куинстауна в Нью-Йорк в свой первый океанский рейс.

Английская компания «Уайт стар», построившая этот гигантский пароход, надеялась установить новый рекорд скорости при пересечении Атлантического океана. «Титаник» вышел из Ла-Манша...

А спустя пять дней мир облетела весть, что в районе мыса Рас «Титаник» столкнулся с айсбергом и затонул, унеся с собой тысячу пятьсот человек пассажиров и команды.

Утром рокового дня 14 апреля, когда произошла эта чудовищная катастрофа, на «Титаник» поступила радиogramма с предостережением об айсбергах от капитана английского лайнера «Карония»:

«Идущие на запад пароходы сообщают ледяные горы и поля 42° северной широты и 51° западной долготы».

Следует упомянуть, что «Титаник» в это время находился около широты 43°35' северной и долготы 43°50' западной, так что изменив курс к югу только на несколько миль, он избежал бы опасного района и лишь ненамного удлинил бы плавание.

Предостережение по радио от капитана «Каронии» было не единственным. В 13 часов 42 минуты пароход «Балтик» сообщал об айсбергах в районе широты 41°51' северной и долготы 49°52' западной. Спустя три минуты подобное же сообщение было получено с парохода «Америка». Однако «Титаник» продолжал идти прежним курсом со скоростью 22,5 узла.

В 19 часов 30 минут об айсбергах предупреждал пароход «Калифорниан», а в 21 час 40 минут в радиорубке «Титаника» было принято следующее сообщение:

«От «Месаба» «Титанику» и всем идущим на запад судам. Сообщаю о льде от 42° до 41°25' северной широты и от 49° до 50°30' западной долготы, видел массу тяжелого набивного льда и большое количество айсбергов, также ледяные поля. Погода хорошая, ясная».

В этот день радист «Титаника» Джон Филиппс и его помощник Гарольд Брайд с самого утра занимались передачей частных радиogramм на мыс Рас, откуда их телеграфировали в США. Радисты были заинтересованы в этой работе, так как многие богатые пассажиры за быструю посылку давали чаевые, что вполне устраивало радистов при их небольшом заработке.

Наступил вечер, а ворох частных радиogramм на столе не уменьшался. Многим пассажирам «Титаника» хотелось известить своих близких в США о скором и благополучном прибытии... Радистам некогда было относить на мостик полученные служебные сообщения об айсбергах и ледяных полях. Последняя радиogramма, полученная Филиппсом с парохода «Месаба», так и не была передана капитану...

За час до столкновения с айсбергом, когда Филиппсу удалось наладить хорошую связь с мысом Рас, в эфире



Рисунок очевидца, сделанный в момент гибели «Титаника»

Но на
Филипп
до конца
На мостике
Прочие
на фор-мат
бому телеф
— Перс

Валентин
— Стоп
Скорост

Резко черед
рилось о по
сильным, пе
услышали д
шлись в мол
выбежал на
ного помощн
Столкновени
верной и до
Утром парох
Оказалос
душил почти
созого котел
кожетапов,
стрей.

Через не
в шестн мил
кой ночи пок
инана, тшети
срассности.

Валентин
Тит факетный
сакетельни
каждое. Об
датель со сн
чана, поднят

появилось еще одно сообщение об айсбергах. Радиостанция парохода «Калифорниан» отчетливо передавала:

«Мы остановились, окружены льдом...»

Но на это последовал грубый ответ радиста «Титаника»:

«Заткнитесь. Я занят. Я работаю с мысом Рас».

Филиппс даже не удосужился дослушать сообщение до конца и записать координаты, где был встречен лед. На мостике «Титаника» об этом также не узнали...

Прошел час, и в 23 часа 40 минут вахтенный матрос на фор-марсе, ударив три раза в гонг, сообщил по судовому телефону на мостик:

— Ледяная гора прямо по носу!

Вахтенный помощник капитана дал команду:

— Стоп машина. Полный назад. Лево на борт.

Скорость «Титаника» в это время равнялась 22,5 узла. Ровно через тридцать семь секунд громадное судно ударилось о подводную часть айсберга. Удар показался не сильным, пассажиры даже не ощутили толчка, а лишь услышали довольно громкий скрип. Капитан, находившийся в момент столкновения в своей каюте, тотчас же выбежал на мостик, одобрил все распоряжения вахтенного помощника и лично вступил в управление судном. Столкновение с айсбергом произошло в широте $41^{\circ}46'$ северной и долготе $50^{\circ}14'$ западной в районе, указанном утром пароходом «Карония».

Оказалось, что «Титаник», коснувшись айсберга, получил почти стометровую пробоину — от форпика до носового котельного отделения, в которую, по сообщениям кочегаров, вода била тонкой, как из брандспойта струей.

Через несколько минут после столкновения всего в шести милях к северу от «Титаника» среди ясной звездной ночи показались огни парохода. Это был «Калифорниан», тщетно пытавшийся предупредить «Титаник» об опасности.

Вахтенный помощник капитана «Калифорниан» заметил ракеты и фальшфейеры. Странное положение огней свидетельствовало о том, что на «Титанике» творится неладное. Об этом вахтенный доложил своему капитану, который со сна не разобрал в чем дело и даже не потрудился подняться на мостик. «Калифорниан» прошел мимо...

В 0 часов 45 минут 15 апреля по распоряжению капитана «Титаника» Смита старший радист Филиппс передал по радио сигнал бедствия и позывные «Титаника»:

— *CQD . . . CQD . . . CQD . . . MGY . . .*

Первым на сигнал откликнулся немецкий пароход «Франкфурт», находившийся в ста пятидесяти милях от «Титаника». Потом на призыв о помощи ответили канадский пароход «Темпл», английский пароход «Виргиниан» и грузовой пароход «Бирма» Русско-восточно-азиатского общества.

Спустя некоторое время после этого радист английского лайнера «Карпатия» Томас Коттам, который еще ничего не знал о случившемся, спросил по радио Филиппса, почему последний прекратил прием частных сообщений с мыса Рас. Радист «Титаника» ответил:

«Подходите немедленно. Мы столкнулись с айсбергом. Это «CQD», старина. Наше место — 41°46' северной широты, 50°14' западной долготы».

Когда с «Титаника» была спущена на воду первая шлюпка, помощник старшего радиста Брайд посоветовал Филиппсу начать передавать в эфир «SOS», утвержденный конвенцией новый сигнал бедствия:

— Передай теперь «SOS», это новый сигнал, и может тебе больше никогда не придется его посылать.

В 1 час 45 минут радиостанция «Титаника» первый раз передала сигнал:

— *SOS . . . SOS . . . SOS . . .*

Спустя час вода уже заливала машинное отделение гибнущего лайнера. Филиппс передавал на «Карпатию»:

«Идите по возможности быстрее. Котельное отделение залито до топок котлов».

В 2 часа 05 минут, когда последняя шлюпка отошла от «Титаника», а на его борту все еще оставалось почти тысяча шестьсот человек, в радиорубку вошел капитан Смит. Спокойным, но твердым голосом он произнес:

— Вы выполнили ваш долг до конца. Больше вы ничего не сделаете. Оставьте радиорубку. Сейчас каждый сам за себя.

Через пять минут подача электроэнергии на передатчики прекратилась, и на аварийной станции работать уже было невозможно. Филиппс и Брайд вышли на охваченную паникой палубу...

Ровно в 2 часа 20 минут «Титаник» пошел ко дну.

Помощь прибыла через два часа, но спасти удалось только семьсот пять человек.

Эта катастрофа наглядно продемонстрировала всему миру, какую роль играет радио. Трудно сказать, как бы сложилась судьба находившихся в шлюпках людей, если бы на «Титанике» не было радио.

С одной стороны, действия радистов обеспечили спасение оставшихся в живых людей, но в то же время очевидным остается факт, что, если бы радисты «Титаника» не увлекались передачей частных радиogramм и доложили на мостик все полученные предупреждения об айсбергах, эта трагедия не произошла бы.

Больше года после катастрофы на страницах газет всего мира мелькали слова «Титаник» и «SOS». Теперь уже судовые радисты перестали применять сигнал «CQD». Сигнал «SOS» окончательно вошел в практику и стал единым международным радиотелеграфным сигналом бедствия.

Спустя полтора года после гибели «Титаника» 29 сентября 1913 года на английском грузовом пароходе «Темплмор» вспыхнул пожар. В трюме этого судна произошло самовозгорание хлопка. Скоро огонь перекинулся в соседний грузовой трюм, где были лес и масло. Радист «Темплмора» успел только передать «SOS» и сообщить координаты судна.

Вскоре на охваченном пламенем пароходе вышло из строя рулевое устройство, остановилась машина, прекратилась подача электроэнергии.

Ночью экипаж вынужден был покинуть свое судно. В открытом океане, в восьмистах милях от берега, в небольших спасательных шлюпках осталось пятьдесят четыре моряка. Они были буквально поражены, когда на рассвете прибыла помощь. Оказалось, «SOS» приняла радиостанция английского парохода «Аркадиан», который находился в пятидесяти милях от горящего «Темплмора».

Спасенных доставили в Балтимору. Своим спасением английские моряки были обязаны радио.

На помощь пароходу „Вольтурно“

После этого случая прошло всего десять дней, и радио снова оповестило мир о пожаре на английском пароходе «Вольтурно».

Этот грузо-пассажирский пароход полной вместимостью 3600 регистровых тонн был зафрахтован английской фирмой «Ураниум стимшип компани», занимавшейся перевозкой эмигрантов из Европы в США.

2 октября 1913 года «Вольтурно», имея на борту пятьсот шестьдесят четыре пассажира и девяносто три члена экипажа, вышел из Роттердама в Галифакс и Нью-Йорк.

Такое количество пассажиров было выше допустимой нормы для судна этого класса. Судовладельцы стремились максимально использовать и все грузовые помещения старого парохода. На «Вольтурно», помимо пассажиров, разместили также огнеопасный груз — торфяной мох, холст, окись бария и другие химикалии.

Рано утром 9 октября, когда судно находилось почти в середине Северной Атлантики, в носовом трюме начался пожар. Пытаясь ликвидировать его, допустили ошибку: в пробитое отверстие люка трюма направили струю воды. Спустя несколько секунд произошел сильный взрыв, и длинные языки пламени вырвались наружу, причинив серьезные ожоги стоявшим поблизости людям. Люковые крышки оказались сорванными с места и применить для тушения огня пар уже было невозможно.

Затопление трюма водой исключалось: свежий норд-вест разводил сильную волну.

Второй взрыв потряс пароход от киля до клотиков мачт. Он был настолько сильным, что котелок главного компаса вылетел из нактоуза, рулевое устройство и машинный телеграф были выведены из строя. Вырвавшееся из трюма пламя высотой пятнадцать метров подожгло спасательные плоты, закрепленные у фок-мачты. Языки пламени пережгли растительный трос, поддерживавший радиоантенну, с которой в эту минуту в эфир летели тревожные сигналы:

— SOS . . . SOS . . . SOS . . .

Антенну с трудом удалось закрепить на мачте.

Капитан «Вольтурно» Инч приказал спустить шлюпки. Но в условиях сильного волнения это было почти невыполнимо. Шлюпка № 2 во время спуска перевернулась, шлюпка № 6 была удачно спущена на воду, но вскоре затонула. Волной о кормовой подзор «Вольтурно» в щепки разбило шлюпку № 7. В результате погибло

около ста человек
командован
В это время
откликнулся
шийся в семидеся
спешил на помощь
Но было поздно
ших от ужаса
гаров вместе
спускать одну
перегрузки, ло
гибли за бортом
Наконец, в
приближающ
мания». Она ш
огромных топо

С лайнера «Кар

около ста человек, включая двух помощников капитана, командовавших шлюпками, и несколько матросов.

В это время радист доложил капитану, что на «SOS» откликнулся английский лайнер «Кармания», находящийся в семидесяти восьми милях от «Вольтурно». Он спешил на помощь на максимальной скорости.

Но было уже поздно — паника захватила обезумевших от ужаса пассажиров и команду. Несколько кочегаров вместе с пассажирами начали самостоятельно спускать одну из шлюпок. Кормовые тали, не выдержав перегрузки, лопнули, и все находившиеся в шлюпке погибли за бортом парохода.

Наконец, в 11 часов утра с «Вольтурно» заметили приближающийся двухтрубный лайнер. Это была «Кармания». Она шла на предельных оборотах машины, у ее огромных топок работали одновременно две вахты ко-



С лайнера «Кармания» заметили горящий пароход «Вольтурно»

чегаров. Капитан «Кармании» Барр, несмотря на восьмibalльный шторм, решил спустить одну из своих шлюпок. Но шлюпке не суждено было доставить на борт спасенных: через два часа она вернулась, так как из-за сильного волнения не смогла приблизиться к борту «Вольтурно». Тогда с «Кармании», зашедшей с наветренной стороны, спустили на ходу без людей шесть шлюпок, надеясь, что их прибьет к борту бедствующего парохода. Но «Вольтурно» уже не управлялся и не имел хода: все шесть шлюпок прошли по носу парохода и были унесены в океан.

Тем временем на «Вольтурно» команда продолжала отчаянные попытки хотя бы временно прекратить дальнейшее распространение огня, ожидая спасения с уменьшением волнения. Радисты «Вольтурно» Седдон и Пеннингтон в течение многих часов не выходили из заполненной дымом радиорубки, они поддерживали непрерывную связь со многими судами, находившимися поблизости и спешившими на помощь.

В 15 часов 30 минут того же дня к месту разыгравшейся трагедии прибыл немецкий грузовой пароход «Зейдлиц», а спустя несколько минут подошло другое немецкое судно «Гроссер Курфюрст», которое капитан «Вольтурно» по радио попросил спустить шлюпку. Но и эта шлюпка, подобно предыдущей, не осмелившись приблизиться к борту терпящего бедствие парохода, вернулась ни с чем.

К 18 часам к месту катастрофы подошел бельгийский пароход «Кроонланд», за ним английский «Миннеаполис», французский «Турень», английский «Раппаханок»...

Капитан «Вольтурно» обратился по радио к капитанам подошедших на помощь судов с просьбой что-нибудь сделать. Сам капитан Инч, руководивший тушением пожара и спасением своего судна, получил сильные ожоги. У него обгорели брови и волосы, его форма была изодрана в клочья. Он ждал ответа от окружавших его обгоревший пароход судов. Пошатываясь от изнеможения и почти потеряв зрение, Инч спрашивал с надеждой у своего второго помощника Ллойда:

— Что они делают? Я не вижу, я ничего не вижу!..

— Они ничего не делают, просто ничего, — отвечал второй помощник. Ллойд был отличным рулевым шлюпки, и сейчас он решил доказать всем на подошед-

ши судна.
шлюпка...
На «Вольтурно»
шлюпка. Греб...
гар и офицант...
от борта, н. за...
к немецкому...
находился в дв...
ная шлюпка чер...
своей цели. Она...
шихся в ней гр...
хода. Это были...
Восхищенные...
«Гроссер Курфюрст»
попытку спасти...
немецкого парох...
борьбы с волна...
ному судну. Нем...
за борт, что их...
житого люди, т...
ме — теперь уж...
роходе — не тр...
пустой.
Приближала...
собой «Вольтурно»
кота волн и за...
пылающий силу...
Неожиданно...
кровавый язык...
стике взорвали...
Несколько чел...
что это конец, б...
рой раз была со...
лась. Последне...
заканчивалось...
«Ради бога, что-нибудь...»
Около часа...
подошел пароход...
шествия, которы...
мании» радиогр...
В то время...
лях от места...

ших судах, не рискующим оказать помощь, что на шлюпке можно спасти людей.

На «Вольтурно» оставалась лишь одна рабочая шлюпка. Гребцами вызвались быть два матроса, кочегар и официант. Ллойду удалось благополучно отвалить от борта, и, заменив руль веслом, он подвел шлюпку к немецкому пароходу «Гроссер Курфюрст», который находился в двух милях от «Вольтурно». Полузатопленная шлюпка через сорок пять минут все же достигла своей цели. Она затонула, когда последнего из находившихся в ней гребцов приняли на борт немецкого парохода. Это были первые спасенные с «Вольтурно».

Восхищенный умением английского моряка, капитан «Гроссер Курфюрста», наконец, решился сделать вторую попытку спасти людей с «Вольтурно». Спущенная с немецкого парохода шлюпка после долгой и упорной борьбы с волнами, наконец, приблизилась к обреченному судну. Немцы кричали, чтобы пассажиры прыгали за борт, что их подберут с воды. Но оцепеневшие от пережитого люди, тесно прижавшиеся друг к другу на корме — теперь уже единственном убежище на горящем пароходе — не трогались с места. Шлюпка вернулась пустой.

Приближалась ночь. Страшную картину представлял собой «Вольтурно». Во мраке ненастной ночи среди рокота волн и завывания ветра зловеще вырисовывался пылающий силуэт парохода.

Неожиданно из средней надстройки в небо взметнулся кровавый язык пламени, и раздался взрыв. Это на мостике взорвались сигнальные ракеты и фальшфейеры. Несколько человек из числа стоявших на корме, решив, что это конец, бросились за борт. Этим взрывом во второй раз была сорвана антенна. Связь с судами прекратилась. Последнее сообщение радиостанции «Вольтурно» заканчивалось словами:

«Ради бога, пошлите нам шлюпки или сделайте хоть что-нибудь...».

Около часа ночи к месту разыгравшейся трагедии подошел пароход «Царь» Русско-восточно-азиатского общества, который еще утром 9 октября получил от «Кармании» радиogramму о пожаре на «Вольтурно».

В то время «Царь» находился в ста пятидесяти милях от места катастрофы. Капитан русского парохода

Смильтенек, узнав по радио, что на помощь уже прибыли другие суда, продолжал свой рейс. Но когда радио сообщило, что из-за сильного шторма с горящего парохода не удастся снять людей, капитан «Царя» принял решение немедленно идти к горящему пароходу.

После сложного маневрирования между семью стоявшими у «Вольтурно» судами русский пароход подошел с наветренной стороны на близкое расстояние к бедствующему судну.

Гигантские волны и буруны создавали такие условия, что, казалось, благополучный исход спасательной операции мог быть только случайным. Тем не менее русские моряки спустили шлюпку. Ею командовал старший помощник капитана Земтур. Через час она благополучно вернулась и доставила к борту своего парохода пятнадцать человек спасенных.

Команда шлюпки после упорной и трудной борьбы настолько устала, что во втором рейсе к «Вольтурно» ее пришлось заменить другой. Капитану «Царя» не пришлось назначать на шлюпку гребцов, вся команда русского парохода прекрасно умела ходить на шлюпке, гребцами могли быть все, и каждый стремился как можно быстрее спасти обреченных на гибель людей. Ведь на английском пароходе остались беспомощные женщины и дети, многие из них получили сильные ожоги. Их нужно было спасти.

Во второй спасательной экспедиции шлюпкой командовал третий помощник капитана Яковский. Его шлюпка также успешно подошла к борту «Вольтурно», приняла пятнадцать человек и вернулась к своему судну. Так, на протяжении всей октябрьской штормовой ночи отходили и возвращались с людьми шлюпки русского парохода.

Когда уже над начавшим стихать океаном забрезжил зимний рассвет, к «Вольтурно» подошел американский танкер «Наррагансетт», которому капитан Инч за несколько часов до этого послал радиogramму с просьбой прибыть к месту катастрофы и выкачать на воду нефть, чтобы уменьшить волнение. Танкер откачал пятьдесят тонн нефти, и вокруг «Вольтурно» образовалась широкая защитная полоса. Это значительно облегчило дальнейшие спасательные работы. Теперь уже примеру русских моряков последовали немцы, голландцы,

французы, ан-
роходы начал
оставшихся е
Когда в 6
подошла к «В
капитан Инч,
и капитанский
Таким обр
шие подойт
лых условиях
На «Вольт
остальные две
девятью парол



Русский пароход «Царь»

французы, англичане. Все окружавшие «Вольтурно» пароходы начали спускать свои шлюпки, чтобы спасти оставшихся еще в живых людей.

Когда в 6 часов утра шлюпка «Царя» в пятый раз подошла к «Вольтурно», на его борту оставались лишь капитан Инч, радист Седдон, судовой кок, три матроса и капитанский пес.

Таким образом, русские моряки, первыми осмелившиеся подойти к борту «Вольтурно», в наиболее тяжелых условиях сняли с него сто два человека.

На «Вольтурно» погибло сто тридцать шесть человек, остальные двести восемьдесят три были сняты другими девятью пароходами.



На радиусе из центра «Иды» с центральным расстоянием с «Возмущено»

Лайнер «Кармания» спас только одного человека. Им оказался известный немецкий пловец Трентепол, который без особого труда проплыл две мили и как ни в чем не бывало поднялся по шторм-трапу на борт.

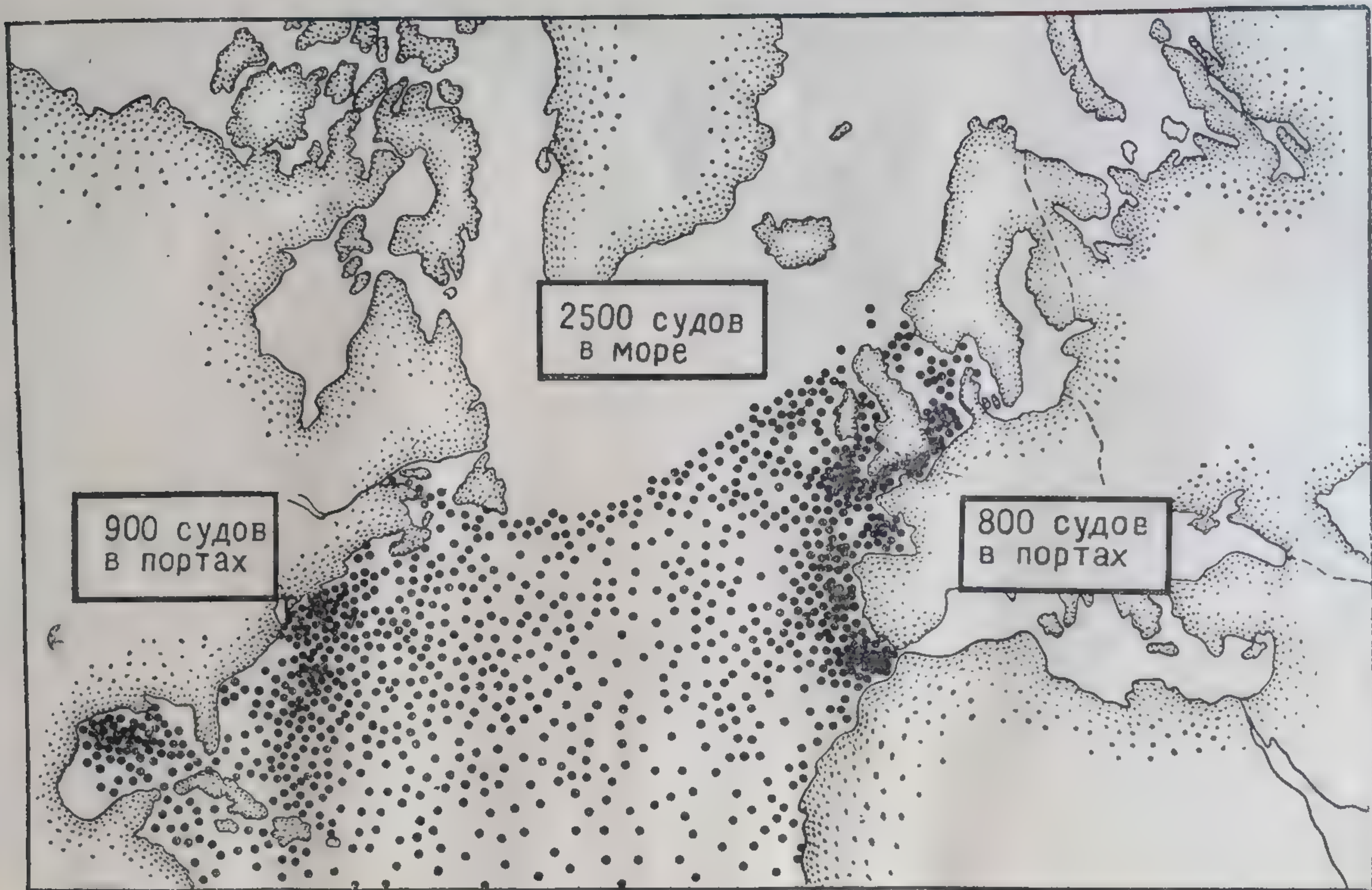
Через несколько дней русский пароход «Царь» был встречен многотысячной толпой восхищенных жителей Роттердама. Министерство промышленности России наградило капитана Смильтенека золотым, а его помощника серебряным нагрудными знаками.

Спустя восемь дней после катастрофы 17 октября все еще горевший пароход «Вольтурно» был замечен датским танкером «Карлос». Капитан танкера Шмидт, не зная о случившемся, направил к дрейфовавшему судну шлюпку. Когда датские моряки поднялись на борт парохода, перед ними предстала мрачная картина опустошения: внутренние помещения полностью выгорели, на судне не осталось ни одной деревянной вещи, главная палуба рухнула, ролинги и трапы от огня сильно деформировались. На баке нашли несколько трупов. Чтобы дрейфующий пароход не явился причиной столкновения других судов, капитан «Карлоса» решил затопить его. Кингстоны «Вольтурно» были открыты, и он через полчаса, как призрак, исчез с поверхности океана.

Единая аварийная радиоволна

После гибели «Вольтурно» радио как важнейшему средству борьбы за безопасность на море стали уделять большое внимание. В Международную конвенцию 1914 года по охране человеческой жизни на море было записано требование об обязательном оборудовании радиоустановками каждого судна, совершающего заграничное плавание, если на нем находится более пятидесяти человек (исключения допускались только для мелких судов, а также для судов, удаляющихся от берега не более, чем на сто пятьдесят миль). Каждое судно обязано было иметь две станции: главную и аварийную; источник энергии последней не должен был зависеть от главной электросистемы судна, чтобы обеспечивать возможность быстрого пуска в действие и непрерывную работу станции в течение не менее шести часов.

Шли годы. Все больше и больше судов оборудовались радиостанциями. С одной стороны, это намного



Просторы Северной Атлантики далеко не пустынные — вот количество судов только в летние сутки

В 1927 году графиня к радиосвязи новлена е. называемся килогерц. Для од без постор 485—515 безопасн конферен окончат чания. В нацати н дого част ствия, срс специаль ной часто Не ме ференции нага бедо радиостеле участника «мне», пер (по-русск примеже, 2850, 2182 кило

увеличивало безопасность мореплавания, но в то же время судовым радистам с каждым днем приходилось все труднее работать. Трудность объяснялась перегрузкой эфира в таких районах, как Средиземное море, Северная Атлантика, Ла-Манш, Северное море и др.

Нередко бывало и так, что в момент гибели с терпящего бедствие судна успевали передать по радио один или два раза сигнал «SOS» и сообщить координаты, но другие, более мощные судовые радиостанции заглушали переданный, может быть, в последний раз сигнал бедствия. Дело нередко кончалось тем, что помощь своевременно не оказывалась, и на самых оживленных судоходных трассах гибли люди.

Этому вопросу была посвящена состоявшаяся в 1927 году в Вашингтоне Международная радиотелеграфная конференция. На ней впервые в истории морской радиосвязи для передачи сигнала бедствия была установлена единая аварийная волна шестьсот метров и так называемая международная частота бедствия — пятьсот килогерц.

Для обеспечения четкого приема сигнала бедствия без посторонних помех все передачи в диапазоне частот 485—515 килогерц, не являвшиеся сигналами бедствия, безопасности и срочности, решением Вашингтонской конференции были запрещены. Кроме того, конференция окончательно установила так называемые минуты молчания. В промежуток времени от пятнадцати до восемнадцати и от сорока пяти до сорока восьми минут каждого часа все передачи, за исключением сигнала бедствия, срочности и безопасности, запрещались. Это время специально отводилось для наблюдения на международной частоте бедствия.

Не менее важным решением радиотелеграфной конференции 1927 года было учреждение специального сигнала бедствия для судов и самолетов, оборудованных радиотелефонными станциями. В качестве этого сигнала участники конференции выбрали выражение «помочь мне», передаваемое на французском языке — «*M'aider*» (по-русски звучит как «*Мэйдей*»). Этот сигнал с успехом применяется и в наши дни. В морской радиотелефонной службе, осуществляемой в диапазоне частот 1605—2850 килогерц, сигнал «*Мэйдей*» передается на частоте 2182 килогерца.

В 1929 году в Лондоне состоялась очередная Международная конференция по охране человеческой жизни на море. Решения конвенции, принятой на этой конференции, еще более расширили круг морских торговых судов, подлежащих оборудованию радиоустановками. К этой категории были отнесены все пассажирские суда заграничного плавания, а также грузовые суда полной вместимостью 1600 регистровых тонн и выше, причем пассажирским считалось судно пассажировместимостью не менее двенадцати человек.

Немало внимания участники этой конференции уделили и сигналу бедствия «SOS». В частности, тщательно рассматривался вопрос об автоматическом приеме сигналов бедствия. К этому времени на многих морских судах стали появляться различные автоматические приемные устройства, которые работали, будучи настроены на аварийную волну. Они получили название автоалармов (от слов «*auto*» — автоматический и «*alarm*» — тревога).

Для обеспечения работы автоалармов был введен специальный сигнал тревоги, состоящий из двенадцати тире, которые в четыре раза длиннее обычных, а промежуток между ними длится одну секунду. В результате приема четырех таких тире в автоаларме срабатывает специальное реле, которое замыкает контакты в цепи звонков и подает напряжение на сигнальные лампочки, расположенные в рулевой рубке, радиорубке, в каюте начальника радиостанции и других помещениях судна.

На последних моделях автоалармов предусмотрены помехозащитные устройства и приемная часть. Это дает возможность радисту, не включая приемника, не ожидая его прогрева и не настраиваясь на аварийную волну, сразу включить наушники и принять сообщение. Как правило, автоаларм срабатывает после четвертого тире. Двенадцать тире предусмотрены для надежности.

В начале тридцатых годов в мировом торговом флоте насчитывалось уже более пятнадцати тысяч морских судов, оборудованных радиоустановками. Все чаще и чаще стали отмечаться случаи, когда радио помогало спасти десятки и сотни людей. Так, в мае 1932 года радиостанция мыса Гвардафуй оповестила танкер «Советская нефть» о пожаре на французском лайнере «Жорж Филиппар».

Это прои
ский танкер
дафуй, возв
В начале тр
няла сообще
«На гори
Почти од
помощник ка
по курсу яр
через нескол
Капитан
судну для о
Танкер шел
заполнены п
огнеопасен,
одной искры
Увеличив
к месту ката
«Иду на
Отдается
работам. Бь
ков, готовят
ются за бор
лубе склады
лазарет гото
Уже вид
один из лу
цузской ком
мещение 21
голубого м
каюта первс
на море.
Корпус
кормы, пыла
Позже в
ходе возник
шений перв
судно наход
плавания, со
сель. На бор
шесть челове

Подвиг танкера „Советская нефть“

Это произошло 16 мая перед рассветом, когда советский танкер находился в двадцати милях от мыса Гвардафуй, возвращаясь из Владивостока в Черное море. В начале третьего часа ночи радиостанция танкера приняла сообщение с маяка Гвардафуй:

«На горизонте горящее судно».

Почти одновременно с этим сообщением вахтенный помощник капитана «Советской нефти» заметил впереди по курсу яркий огонь, который быстро увеличивался и через несколько минут перешел в пламя.

Капитан Алексеев принял решение идти к горящему судну для оказания помощи. Опасность была велика. Танкер шел без груза, и его грузовые помещения были заполнены парами бензина. Причем если жидкий бензин огнеопасен, то пары бензина взрывоопасны. Достаточно одной искры, чтобы все судно взлетело на воздух...

Увеличив скорость, «Советская нефть» направилась к месту катастрофы, передав в эфир:

«Иду на помощь».

Отдается приказ приготовить судно к спасательным работам. Быстро задраиваются люки и горловины танков, готовятся к действию пожарные насосы, вываливаются за борт все спасательные шлюпки, трапы, на палубе складываются спасательные нагрудники, судовой лазарет готовится к приему пострадавших.

Уже видно горящее судно. Это «Жорж Филиппар» — один из лучших, комфортабельных теплоходов французской компании «Месажери Маритим». Его водоизмещение 21 000 тонн, на нем плавательный бассейн из голубого мрамора, теннисные корты, гараж, каждая каюта первого класса имеет отдельную веранду с видом на море.

Корпус лайнера, охваченный пламенем от бака до кормы, пылает, как гигантский факел.

Позже выяснилось, что пожар на французском теплоходе возник по неизвестной причине в одном из помещений первого класса в 2 часа 10 минут ночи, когда судно находилось на последнем участке тропического плавания, совершая рейс из Сайгона и Коломбо в Марсель. На борту теплохода находилось шестьсот семьдесят шесть человек пассажиров и команды.



Корпус лайнера «Жорж Филиппар» пылал, как факел

В пассажирских помещениях лайнера была очень высокая температура. Все иллюминаторы были открыты, и вентиляция работала на полную мощность. Это обстоятельство привело к быстрому распространению огня — уже через десять-пятнадцать минут среднюю надстройку лайнера полностью охватило пламя. Из строя выбыл запасной генератор и рация.

Все произошло настолько быстро, что радист не успел ни разу послать в эфир сигнал бедствия. Сообщение о пожаре на судне в эфир передала радиостанция маяка Гвардафуй. Остановив двигатели, капитан лайнера Вик поставил свое обреченное судно кормой к ветру. В обстановке начавшейся паники кое-как удалось спустить шесть спасательных шлюпок, которые отошли от борта полупустыми.

...Все ближе подходила к горящему теплоходу «Советская нефть». В бинокль уже отчетливо было видно, как из иллюминаторов на связанных простынях спускались люди. Они искали спасения в воде, хотя им было известно, что Аденский залив кишит акулами. Уже где-то впотымах по левому борту танкера совет-

ские ме
о помощи
Быстр
всех сил
шлюпка
тана тан
нефти»
составе
пятимеся
время де
К бор
женщины
дей, шлю
пару». В
ему опас
от огня
Шлю
эвакуаци
шлюпок.
Судов
ных и ра

До пожара

ские моряки слышали отчаянные крики и мольбу о помощи...

Быстро спустили на воду первую шлюпку. Гребцы из всех сил навалились на весла. Через двадцать минут шлюпка под командованием второго помощника капитана танкера В. К. Шабля доставила на борт «Советской нефти» первую семерку спасенных. Среди них в полном составе одна счастливая семья — мать, дочь, ее муж и пятимесячная девочка, которую отец, пытаясь спасти, все время держал в воде над головой.

К борту танкера подходили новые шлюпки. В них женщины, дети и тяжелораненые. Высадив у трапа людей, шлюпки спешили к пылающему «Жоржу Филиппару». Весь экипаж советского судна, забыв о грозящей ему опасности, прилагал все силы, чтобы успеть спасти от огня оставшихся на лайнере людей.

Шлюпок не хватало, и наши моряки использовали для эвакуации спущенные с французского лайнера шесть шлюпок.

Судовой лазарет танкера был переполнен. Обожженных и раненых поместили в каютах, красном уголке, ко-



До пожара «Жорж Филиппар» был одним из лучших пассажирских судов

ридорах, на палубах. Несмотря на ограниченное количество медикаментов и перевязочных материалов, все пострадавшие получили квалифицированную медицинскую помощь советского судового врача. Большинство принятых на борт были полуодеты, многие совсем без одежды. Из судовых запасов им выдали белье, простыни, которые потерпевшие приспособили под примитивные платья. Команда танкера, не задумываясь, предлагала свои личные вещи.

К 6 часам утра на помощь подошли принявшие сообщение маяка Гвардафуй английские пароходы «Моксуд» и «Контрактор», но им уже почти некого было спасать.

В 8 часов утра к трапу советского танкера причалила шлюпка под командованием старшего помощника капитана танкера Г. И. Голуб с последними пассажирами и членами экипажа французского теплохода. Среди спасенных — капитан «Жоржа Филиппара» Вик. Он сообщил, что на его судне больше никого не осталось, но где-то в море находится одна шлюпка с людьми.

«Советская нефть» идет на поиски пропавшей шлюпки. Шлюпка найдена, но она пуста. Выясняется, что находившиеся в ней люди были сняты одним из английских пароходов.

В 13 часов этого же дня «Советская нефть» взяла курс на Аден. На ее борту находилось четыреста тридцать семь спасенных (двести шестьдесят один пассажир и сто семьдесят шесть членов экипажа), из них семьдесят два человека с серьезными ожогами и травмами.

На другой день в Аденском заливе танкер встретил французский пароход «Андре Лебон», шедший навстречу со специальным заданием принять с советского судна спасенных для доставки в порт Джибути. Капитан «Андре Лебона» прислал капитану Алексееву благодарность от имени судоходной компании «Месажери Маритим» и от своего имени — всему экипажу танкера.

Покидая советское судно, пассажиры и экипаж «Жоржа Филиппара», горячо благодарили советских моряков за спасение. Отсалютовав друг другу флагами, суда разошлись в разных направлениях: «Советская нефть» продолжала свой рейс в Суэц, а «Андре Лебон» — в Джибути.



К горящему лайнеру первым подошел танкер «Советская нефть»

Тем временем «Жорж Филиппар» продолжал гореть, сохраняя плавучесть в течение трех дней. Он затонул 19 мая в ста сорока пяти милях к северо-востоку от мыса Гвардафуй. Число жертв этой катастрофы составило около девяноста человек.

По возвращении в родной порт Туапсе экипаж танкера был награжден золотым знаком «Союзвода», почетной грамотой и судовой библиотекой. Спустя некоторое время одиннадцать моряков танкера «Советская нефть» были награждены правительством Франции орденами и медалями Почетного Легиона.

Трагедия «Жоржа Филиппара» не была единственной катастрофой на море в тридцатые годы. Несмотря на непрерывно совершенствующуюся технику судостроения и судовождения, сотни торговых судов гибли от пожара и во время шторма, тонули в результате столкновений или были выброшены на берег. Неоднократно над морскими и океанскими просторами в эфире проносилась резкая настораживающая ухо судового радиста трель международного сигнала бедствия — тревожные три точки — три тире — три точки. Тысячи людей, попавших в беду на море, обязаны своим спасением радио.

Однако опыт мореплавания показал, что «SOS» гибнущим судном часто в эфир не передавался. В некоторых случаях быстрое распространение пламени или погружение судна не позволяли радисту войти в рубку, настроить передатчик на аварийную волну и послать в эфир призыв о помощи. Практика показала, что для экстренной передачи в эфир сигнала бедствия необходимо иметь на судне автоматическое устройство, которое могло бы без помощи радиста посылать двенадцать тире, позывные судна, сигнал «SOS» и координаты.

Такие приборы, называемые автоматическими податчиками сигналов бедствия, начали получать широкое распространение на море после второй мировой войны. Аппарат имеет специальное устройство для автоматической передачи в эфир нескольких групп сигналов: двенадцати тире, сигнала бедствия «SOS», позывных и координат судна. Устройство для передачи тире и сигнала бедствия смонтировано на заводе и переключений не требует, позывные судна набирают при установке прибора в радиорубке, а широту и долготу — в момент аварии. Для набора широты и долготы имеются специаль-

ные к...
Англи...
тире, позыв...
нал «SOS»...
подача эле...
Между...
ловческой...
горную мо...
устанавлив...
венции тре...
лее трин...
шлюпки об...
диоустанов...
вок должн...
Кроме...
обязательн...
мостью с...
переносной...
радиостанц...
ема, облад...
тельность д...
на между...
не менее че...
повысили б...
времени по...
Трудно...
своевремен...
шал успеш...
Приняв си...
спешили су...
мира.

Говоря...
не упомяну...
ветскими м...
море, смел...
цией моряк...
жая эти сл...
советские м...
партий в д...
вали в пом...

ные кнопки. Аппарат включается простым нажатием на кнопку с надписью «SOS». Цикл передачи (двенадцать тире, позывные судна, его координаты и три раза сигнал «SOS») повторяется до тех пор, пока не прекратится подача электроэнергии.

Международная конвенция 1948 года по охране человеческой жизни на море еще больше расширила категорию морских торговых судов, на которых должны устанавливаться такие приборы. Положения этой конвенции требуют, чтобы пассажирские суда, имеющие более тринадцати спасательных шлюпок, и моторные шлюпки оборудовались стационарными аварийными радиоустановками. Дальность действия этих радиоустановок должна быть не менее двадцати пяти миль.

Кроме того, Конвенция 1948 года предусматривает обязательное наличие на каждом судне полной вместимостью с 1600 и более регистровых тонн не менее одной переносной аварийной шлюпочной приемо-передающей радиостанции. Эта станция должна быть водонепроницаема, обладать плавучестью и не бояться ударов. Длительность действия аварийных шлюпочных радиостанций на международной частоте бедствия пятьсот килогерц — не менее четырех часов. Все эти требования во много раз повысили безопасность человеческой жизни на море со времени появления радио на морском транспорте.

Трудно сказать, сколько раз за последние десять лет своевременно переданный по радио сигнал бедствия решал успешный исход спасения гибнувших в море людей. Приняв сигнал, на помощь терпящему бедствие судну спешили суда под флагами почти всех морских стран мира.

Они не пройдут мимо

Говоря о спасении на море по сигналу «SOS», нельзя не упомянуть о героизме и бесстрашии, проявленных советскими моряками. Бескорыстная помощь и выручка на море, смелое преодоление опасности являются традицией моряков нашей Родины. Бережно храня и приумножая эти славные традиции русского торгового флота, советские моряки, воспитанные нашей Коммунистической партией в духе подлинного героизма, никогда не отказывали в помощи людям, попавшим на море в беду. По

советским законам спасение людей — благородный долг и обязанность моряков — производится безвозмездно и не может быть предметом каких-либо коммерческих расчетов.

Нельзя не вспомнить самоотверженность экипажа советского парохода «Имандра» при спасении на Балтике бельгийских моряков.

Ранним утром 18 декабря 1951 года пароход «Имандра», находясь в Балтийском море, принял сигнал «SOS» от терпевшего бедствие бельгийского парохода «Жан-Мари».

Наши моряки в условиях восьмибалльного шторма спустили шлюпку и, несмотря на большую опасность, подошли к тонущему судну, имевшему крен на правый борт в двадцать два градуса. Вскоре весь экипаж «Жан-Мари» в составе двадцати человек был доставлен в порт Хольтенау.

Бельгийский консул от имени своего правительства выразил благодарность советским морякам за их благородный поступок.

В конце 1954 года мир облетела весть о подвиге экипажа советского парохода «Тарту». Небольшой пароход «Тарту» направлялся с грузом донецкого антрацита в Антверпен. 11 октября 1954 года в 16 часов 50 минут, когда судно находилось в Северном море, начальник судовой радиостанции Людмила Перминова приняла сигнал бедствия. Его передавал норвежский танкер «Фолга», подорвавшийся на старой mine в Северном море. Не теряя ни минуты, «Тарту» направился к гибнущему судну и в 2 часа 40 минут прибыл к месту катастрофы. Пламя уже охватило всю его корму и начало перекидываться на палубу.

Поблизости находился бельгийский траулер «Меркатор». На него, покинув свое судно, переправился экипаж «Фолги».

Узнав, что советское судно готово оказать помощь, норвежский капитан Педер Твейтнес попросил по радио капитана «Тарту» как можно скорее приступить к спасательным работам. Малейшее промедление грозило взрывом топливных танков танкера.

С наветренной стороны «Тарту» подошел к правому борту носовой части танкера, до которой еще не добрался огонь.

Наши моряки
устремились
Не теряя дру
надстройки
отделении.
обжигала
тлеть одежды
гов воду.

12 октября
парохода «Т

«Пожар
ван. Пожар

Совсем н
подвиг.

В ночь с
близ острова
терпел бедс
Витт».

Сигнал «
принят ради
нескольких
подошел сов
во главе с к
одного неме
часов провел
медицинскую
Спасенные б
отправлены

А вот еш
утром италья
нефти покин
Черном мор
Судно прощ
ской волны
тревоги...

Первыми
«Дедал» и «
груженое су
буксиры
спасатели н
Буксировщи
ки. Прибли
4 Л. Н. Скряга

Наши моряки, отлично справившись со швартозкой, устремились на окутанную дымом и пламенем палубу. Не теряя друг друга из виду, они сбили огонь с кормовой надстройки и начали тушить его в каютах и машинном отделении. Накаленная палуба сквозь подошвы обуви обжигала ноги, дым разъедал глаза. Когда начинала тлеть одежда, приходилось лить друг на друга из шлангов воду.

12 октября 1954 года в судовом журнале советского парохода «Тарту» появилась скромная запись:

«Пожар на танкере «Фолга» полностью ликвидирован. Пожарная партия вернулась на судно».

Совсем недавно советские моряки совершили новый подвиг.

В ночь с 3 на 4 февраля 1960 года в Балтийском море, близ острова Борнхольм, во время сильного шторма потерпел бедствие западногерманский теплоход «Карстен Витт».

Сигнал «SOS», переданный с борта теплохода, был принят радиостанциями Лиепая, Калининграда, Риги и нескольких советских судов. Первым в район бедствия подошел советский пароход «Стрельна». Экипаж судна во главе с капитаном В. М. Бордуковым спас двадцать одного немецкого моряка Людям, которые несколько часов провели в шлюпках в бушующем море, оказали медицинскую помощь, окружили вниманием и заботой. Спасенные были доставлены в Клайпеду и оттуда вскоре отправлены к себе на родину.

А вот еще один пример. В январе 1965 года ранним утром итальянский танкер «Аджио Равенна» с грузом нефти покинул Туапсинский порт, несмотря на то, что на Черном море несколько дней бушевал сильный шторм. Судно прошло всего несколько миль, как ударом гигантской волны было выброшено на мель. Раздался сигнал тревоги...

Первыми на помощь пришли советские спасатели «Дедал» и «Борей». Но им не удалось стащить тяжелогруженое судно. Тогда из Новороссийска и Сочи пришли буксирные суда «Посейдон» и «Гордый». Советские спасатели настойчиво вели неравную схватку со стихией. Буксировщиков бросало из стороны в сторону, как щепки. Приближалась ночь. Чтобы итальянский танкер не

разбился о камни, буксировщики поддерживали его силой своих мощных двигателей.

Ветер достигал уже ураганной силы. Был один выход — откачать с итальянского лайнера часть нефти, облегчить его. Был вызван советский танкер «Маштаги». Команда этого судна проявила исключительную выдержку и находчивость. С огромным трудом морякам удалось пришвартоваться к борту итальянского танкера и в сложнейших условиях штормовой погоды откачать нефть.

Только после этого буксировщикам удалось снять «Аджио Равенну» с мели.

Из Милана пришла взволнованная телеграмма: итальянцы горячо благодарили мужественных советских моряков за спасение танкера.

Вскоре танкер «Аджио Равенна» отбыл из Туапсе и взял курс к родным берегам.

Этот список подвигов советских моряков нашего торгового флота далеко не полон и его можно было бы значительно расширить.

В заключение главы следует сказать, что в настоящее время установлен целый комплекс специальных сигналов как для радиотелефонной, так и радиотелеграфной службы на случай передачи экстренных и срочных сообщений, касающихся безопасности мореплавания. Однако из всех срочных сигналов в морской радиослужбе важнейшим был и остается сигнал бедствия «SOS», проверенный и оправдавший себя на практике в течение полувека.

Современное поколение моряков не мыслит себе морское судно без радиостанции. Как бы далеко в море ни находились люди, они всегда могут связаться с берегом по радио и в случае необходимости передать сигнал бедствия «SOS». Но ведь каких-нибудь пятьдесят лет назад моряки не имели такой возможности и об их судьбе можно было узнать лишь тогда, когда судно заходило в порт или встречало в море другое судно. Вместо сигнала «SOS» морякам нередко приходилось прибегать к услугам «почты Нептуна», речь о которой будет идти в следующей главе.

Кто
Верна
«Дункан
акулы б
и начал
компрач
шающей
смеется
Обыч
запиской
судна, п
туна» пр
гих сред
История
ловленн
давали с
паже, вр
До с
ются зав
о престу
4*



„ПОЧТА НЕПТУНА“

Немые свидетели

Кто из нас не помнит тех страниц романа Жюль Верна «Дети капитана Гранта», где команда шхуны «Дункан» случайно обнаруживает в желудке пойманной акулы бутылку с запиской? Многие, наверное, не забыли и начала романа Виктора Гюго, где терпящие бедствие компрачикосы бросают в море бутылку с запиской, решающей в дальнейшем судьбу «человека, который смеется».

Обычай пускать в море бутылку с вложенной в нее запиской, рассказывающей о судьбе экипажа гибнущего судна, появился у моряков очень давно. К «почте Нептуна» прибегали в тех случаях, когда не оставалось других средств сообщить о разыгравшейся на море трагедии. История мореплавания знает сотни случаев, когда выловленные из воды или выброшенные на берег бутылки давали очень важные и ценные сведения о судне, экипаже, времени и причине кораблекрушения.

До сих пор в находимых в море бутылках попадаются завещания, прощальные письма родным, сообщения о преступлениях, совершенных на море.

Например, в марте 1957 года на северном берегу острова Ямайка была обнаружена бутылка, из которой извлекли ветхую, почерневшую от времени, старинную морскую карту с едва заметной надписью. С большим трудом удалось разобрать текст на английском языке:

«Июль, 1750 год. «Бретрен оф Кост» горит в середине Атлантики. Напрасна надежда на спасение кого-либо из экипажа, кроме двенадцати захвативших шлюпку. Моей матери Элизабет из Лондондерри — не плачь обо мне. Моему духовному отцу Томасу Драйдену — позаботьтесь о матери и о моих младших сестрах. Стыдно смотреть вокруг. Смелые оказались негодьями и их плач, напоминающий плач младенцев, наполняет воздух. Чудовища морских глубин ожидают тех из нас, кто осмелится спастись вплавь. Мы в сотнях миль от любого берега. Мой капитан безуспешно пытается поддержать порядок. Я ожидаю смерти молча. Всевышний наградит нашего это письмо. Пожалуйста, передайте моей...

На этом текст обрывается.

В 1784 году пиратское японское судно в поисках добычи — вышло в Тихий океан. В течение многих дней пираты грабили купцов, топили и сжигали их корабли. Но во время сильного шторма судно потеряло руль и паруса. Сорок четыре пирата спаслись на необитаемом коралловом острове. Лишенные воды и пищи японцы умирали один за другим и вскоре в живых остался только один Матсуяма. Умирая, он на деревянных дощечках иероглифами написал, что случилось с его судном и товарищами, вложил эти дощечки в бутылку и бросил в море.

Прошло более ста пятидесяти лет, и письмо Матсуямы было найдено. Случилось так, что по иронии судьбы волны выбросили бутылку на японский берег, неподалеку от родного города пирата.

В 1827 году у острова Бахам была найдена бутылка с запиской на английском языке следующего содержания:

«Судно горит! Элизабет, Марма и я вверяем свою душу Избавителю, чья милость позволит нам быть совершенно спокойными перед ужасным уходом в вечность. Майор Мак-Грегор».

Нашедшему эту бутылку вскоре удалось установить, что автор записки жив. Как оказалось, Мак-Грегор —

майор 31 английского линейного полка — вместе со своей женой Элизабет и дочерью Мармой в 1825 году направлялся из Англии в Индию на парусном корабле «Кент», принадлежавшем «Ост-Индской компании». На борту парусника находилось шестьсот сорок человек пассажиров, солдат и команды. 1 марта, когда судно было застигнуто штормом в Бискайском заливе, на «Кенте» возник пожар. Несмотря на отчаянные попытки капитана Генри Кобба и команды, потушить пожар не удалось. Половина находившихся на корабле людей была спасена английским бригом «Камбрия». Среди спасенных оказался со своей семьей и автор послания, которое нашли через два года.

Часто содержащаяся в бутылке записка являлась единственным документом, рассказывающем о судьбе судна, которое считали пропавшим без вести.

12 марта 1841 года колесный пароход «Президент», принадлежавший «Бритиш энд Америкен стим навигейшн компани», имея на борту сто тридцать шесть пассажиров и команду, направился из Портсмута в Америку. Восемь месяцев о судне, как говорится, не было ни слуху, ни духу. Лишь в конце года в океане была выловлена бутылка. Найденная в ней записка рассказывала, что пароход «Президент» затонул во время шторма со всеми находившимися на нем людьми.

23 сентября 1856 года американский пароход «Пасифик», имея на борту двести восемьдесят восемь человек пассажиров и команды, вышел из Ливерпуля в Нью-Йорк.

В порт назначения судно не пришло. Почти сто лет ничего не было известно о судьбе «Пасифика». Но недавно судно береговой охраны США обнаружило плавающую бутылку, внутри которой находилось завещание на английском языке. Оно было написано одним из пассажиров парохода «Пасифик». Завещая дочери все свое состояние в Сан-Франциско, автор трагического письма упомянул, что судно тонет у мыса Флэттери.

В июле 1884 года один рыбак в заливе Моракамбе выловил сетью покрытую тиной бутылку. Найденное в ней письмо подробно рассказывало о том, как парусно-винтовой пароход «Гималаи» потерпел аварию у берегов Ньюфаундленда, лишился парусов и сломал винт, как капитан и шестнадцать моряков предпринимали

тщетные попытки заделать пробойну и спасти судно. Письмо заканчивалось словами:

...«Мы ничего не можем сделать, чтобы спастись. Если Бог не сотворит чуда, мы погибнем».

В конце стояла подпись: капитан Робертс. Дата в письме отсутствовала.

В течение долгих лет оставалась загадкой судьба английского парохода «Брунsvик», который пропал без вести в конце прошлого века. Недавно в Бристольском заливе была найдена плавающая бутылка. Содержавшаяся в ней записка с датой 13 марта 1898 года сообщила, что «Брунsvик» погиб в шторм у мыса Горн.

В 1902 году англичане проводили поиски пропавшего без вести грузового парохода «Гарониан». Три месяца два военных корабля днем и ночью бороздили воды Северной Атлантики, но пароход обнаружить так и не удалось. Кто знает, сколько еще лет причина гибели парохода продолжала бы оставаться тайной, если бы спустя пять месяцев у берегов Новой Шотландии не нашли бутылку с запиской. В ней говорилось, что во время сильного шторма пароход «Гарониан» потерял остойчивость и опрокинулся, что в шлюпку, которую удалось спустить на воду, село четырнадцать моряков. По всей вероятности, эта шлюпка также погибла.

Через несколько лет на берег Северной Ирландии море выбросило еще одну бутылку с запиской, содержащей дополнительные сведения о загадочной гибели «Гарониана». Вот содержание этой записки:

«Гарониан» быстро погружается. Остойчивость потеряна, один борт уже залит. Прощайте, мать и сестры. Чарли Мак-Фелл, смазчик».

Ранним ноябрьским утром 1933 года английский лайнер «Беренгария», штормуя в трехстах милях к западу от Ирландии, принял «SOS» от неизвестного судна. В призыве о помощи сообщалось, что судно находится в опасности и каждую минуту может опрокинуться. Капитан лайнера Бриттен изменил курс и направился на помощь терпящему бедствие. Тем временем неизвестное судно сообщило:

«Люковые крышки сорваны, мы долго не продержимся».

С лайнера ответили:

«Держитесь, мы уже близко от вас».

Но когда «Беренгария» прибыла к месту, указанному в сигнале бедствия, она уже не нашла никаких следов катастрофы. Погибло это судно или дошло до ближайшего порта, никто не знал. Предполагали, что сигнал бедствия передавал английский грузовой пароход «Сэксилби», направлявшийся в это время из Америки в Ирландию с грузом железной руды.

Факт гибели «Сэксилби» был установлен только через три года. 23 апреля 1936 года на побережье Уэльса в Англии была найдена банка из-под какао, в которой оказалась записка, написанная карандашом наспех:

«Пароход «Сэксилби» тонет в районе ирландского побережья. Привет сестрам, братьям и Дине. Джо О'Кайн».

В списке экипажа парохода «Сэксилби» действительно был матрос Джо О'Кайн.

В 1942 году у берегов Австралии пропал без вести небольшой спортивный катер. Спустя семь месяцев недалеко от Сиднея нашли бутылку с запиской, подписанной владельцем катера Гарольдом Дугласом:

«Если эта бутылка будет найдена, передайте, пожалуйста, ее моей жене Христиане Дуглас в Поинт-Пайпер, Сидней. Ты, конечно, удивишься, что произошло со мной. Отказал двигатель — меня вынесло в открытое море. Прощай!»

В бутылке также находилось завешание, написанное на чековом бланке.

В море и на берегу было найдено немало бутылок, брошенных экипажами судов, торпедированных и подорвавшихся на минах во время двух последних мировых войн. Эти краткие, наспех исписанные карандашом или даже кровью клочки бумаги или белья, являются немymi свидетелями ужасов войны. В них коротко рассказывается о том, как было торпедировано или расстреляно мирное судно, как чудом уцелевшим нескольким членам экипажа сначала удавалось спастись на шлюпке, как они потом неделями находились без пищи, сходили с ума от жажды и погибали.

В начале второй мировой войны англичане подобрали в море бутылку с запиской. В ней сообщалось, что английский транспорт «Таррителла» подорвался на mine и быстро тонет. По координатам, указанным в этой записке, англичане определили большое минное поле, где уже по-

гибло несколько их транспортов. Как выяснилось позже, минное поле, на котором подорвалась «Таррителла», было поставлено немецким рейдером «Вольф».

Большую услугу оказала англичанам выловленная в Ла-Манше бутылка с запиской, рассказавшей о судьбе большой партии английских пленных, которых в начале лета 1940 года немцы перевозили на одном из своих транспортов.

Очень ценная находка, повествующая о подвиге советских воинов в годы Великой Отечественной войны, была обнаружена в бутылке, выловленной болгарским рыбаком на берегу Черного моря в 1958 году. Извлеченная из бутылки бумага содержала следующий текст на русском языке:

«Держались до последней капли крови. Группа Савинова. Три дня сдерживали наступление значительных сил противника, но в результате ожесточенных боев под Килией в группе капитана Савинова осталось четыре человека: капитан, я, младший сержант Остапов и солдат Омельков. Погибнем, но не сдадимся. Кровь за кровь, смерть за смерть!»

По совету товарищей, рыбацк направил свою находку в Советский Союз.

Кто же был почтальоном во всех этих случаях? Кто перенес бутылки за многие сотни миль?

Факты утверждают, что «почту Нептуна» доставляют океанские и морские течения.

Призраки морей

Но течения переносят не только бутылки. Часто по океанам и морям «без руля и без ветрил» плавают корабли...

Во времена парусного флота зависимость мореплавателей от морской стихии была исключительно велика. В большинстве случаев попавшее на рифы судно обрекалось на гибель, его экипаж старался как можно быстрее спастись на шлюпках. Нередко возникали и другие обстоятельства, заставлявшие команду быстро покидать свой корабль. Зная, что судно спасти невозможно, моряки бросали его на произвол судьбы.

Однако покинутые суда не всегда гибнут. Как правило, из севших на мель на плаву оставались те, что были

загружены
грузом. При
ник с мети
днице, продо
Иногда штор
рабля на ска
пок, но неко
весьма значи
ходящих мим

Если бро
теряло мачт
зависела от
по палубу ко
ствию ветра,
действию вет
щие в воде
других. Если
пути, то возн
кинутые суда

Еще в про
нередко прих
ные военные
или их остат
Морякам
бриги, брига
во мгле океа
примеров, ко
ходили люде
ных позах.

Так, лето
«Гренландия
тана Джонс
льдами судн
борт этого с
такая карти
сколько ма
позах, распо
запись в су
14 ноября 1
рожденные л
пало в плен
22 сентя
ной шхуны
4В л. н. Скра

загружены деревом или каким-либо другим нетонущим грузом. Приливы, волны или течения сталкивали парусник с мели или камней, и он, несмотря на пробитое днище, продолжал плавание по воле морской стихии. Иногда шторм выбрасывал никем не управляемый корабль на скалистый берег, и он превращался в грудку щепок, но некоторые покинутые суда плавали в океане весьма значительное время, и их нередко замечали с проходящих мимо кораблей.

Если брошенное плавающее судно во время шторма теряло мачты, то его дальнейшая судьба почти целиком зависела от морских течений, так как сидящий в воде по палубу корпус корабля почти не подвергался действию ветра, хотя в определенной мере был подвержен действию ветрового течения. Именно такие глубокосидящие в воде суда представляли большую опасность для других. Если их заносило на оживленные судоходные пути, то возникала возможность столкновения — ведь покинутые суда не несли никаких огней.

Еще в прошлом столетии англичанам и американцам нередко приходилось снаряжать в Атлантику специальные военные корабли для уничтожения покинутых судов или их остатков. Настолько велико было их количество!

Морякам приходилось видеть покинутые шхуны, бриги, бригантины и барки, как призраки, появлявшиеся во мгле океана. История мореплавания знает немало примеров, когда на обнаруженном корабле-призраке находили людей из экипажа, навечно застывших в различных позах.

Так, летом 1775 года с борта английского китобоя «Гренландия», совершавшего под командованием капитана Джонса арктическое плавание, заметили затертое льдами судно. Когда английские матросы поднялись на борт этого судна, то в кубрике перед ними предстала такая картина: капитан судна, молодая женщина и несколько матросов застыли в различных естественных позах, расположившись по всему помещению. Последняя запись в судовом журнале этого судна была сделана 14 ноября 1762 года. Тринадцать лет сидели эти «замороженные люди» в одной и той же позе. Их судно попало в плен льда...

22 сентября 1860 года капитан английской китобойной шхуны «Хоуп» в районе пролива Дрейка заметил

в подозрную трубу затертое льдами парусное судно. Через несколько часов английские моряки подошли к борту таинственного парусника. Его рангоут был почти полностью изломан, паруса разорваны в клочья. Когда англичане спустились в каюту капитана, то увидели, что за столом перед раскрытым вахтенным журналом сидел мертвец. Последняя запись в журнале гласила:

«4 мая 1823 года. Уже 71 день на судне нет пищи. Я единственный из живых на борту...».

В различных местах судна нашли несколько замерзших трупов членов экипажа.

Спустя несколько месяцев по судовым документам обнаруженного судна английское Адмиралтейство установило, что судно называлось шхуной «Дженни». Оно вышло в свой роковой рейс из перуанского порта Кальяо, а 17 января 1823 года попало в ледовую ловушку в районе пролива Дрейка. В течение тридцати семи лет этот корабль был в плену у льдов.

Покинутые экипажами суда совершают иногда весьма причудливые и продолжительные рейсы. Вот несколько примеров, дающих представление об этих плаваниях.

13 марта 1888 года американская шхуна «Уайт», имевшая сильную течь, была оставлена командой недалеко от острова Лонг-Айленд. Однако судно не затонуло и продолжало плавать в водах Северной Атлантики. Шхуну много раз видели с проходящих мимо судов. Так как на фалах шхуны все еще развивался сигнал бедствия — перевернутый флаг, то многие капитаны посылали на нее спасательные партии. За одиннадцать месяцев шхуна «Уайт» прошла свыше пяти тысяч миль. В начале 1889 года никем не управляемое судно село на мель у острова Льюис в группе Гебридских островов.

Американская шхуна «Фэнни Уолстен» была брошена командой в районе мыса Гаттерас 15 октября 1891 года. Судно имело сильную течь, но так как было загружено лесом, то осталось на плаву в полузатопленном положении. Паруса шхуны не были подняты, и она плавала в основном под действием течений. Подхваченная мощным потоком Гольфстрима «Фэнни Уолстен» почти целый год продвигалась на восток со средней скоростью около тридцати шести миль в сутки. Затем шхуна попала в область Саргассова моря, где путь ее дрейфа составил замкнутую кривую.





Через минуту от корпуса покинутого судна останутся обломки

Средняя скорость шхуны в Саргассовом море упала до четырех-девяти миль в сутки. Всего «Фэнни Уолстен» прошла более восьми тысяч миль, а продолжительность ее плавания составила три года. За это время шхуну встречали и определяли ее место сорок шесть раз, что позволило достаточно точно вычертить схему дрейфа судна.

21 октября 1894 года шхуна была замечена в последний раз. После этого «Фэнни Уолстен» исчезла с поверхности океана, причем в том же районе, где она была покинута экипажем три года назад.

1 июня 1893 года американская шхуна «Стар», имея на борту тринадцать человек экипажа, груженная лесом и мехами, покинула Алеутские острова и взяла курс на Гавайи. У острова Мидуэй шхуна ударилась днищем о неизвестный подводный риф и через несколько минут села на камни. Команда покинула обреченное судно на двух шлюпках и вскоре была подобрана английским барком «Эклефехан», который направлялся в залив Пьюджет-Саунд.

Прошло три недели, и капитан американского барка «Дун» сообщил портовым властям, что в семидесяти милях к северу от острова Мидуэй он видел шхуну «Стар», идущую в море под парусами. Капитан утверждал, что он не мог ошибиться, так как очень хорошо знал парусник. Этому сообщению американцы поверили лишь спустя четыре месяца, когда услышали о шхуне «Стар» от капитана английского парохода, который обнаружил ее в четырехстах милях к западу от Сан-Франциско, т. е. примерно в тысяче милях от того места, где шхуна была оставлена экипажем. По заявлению английского капитана, шхуна «Стар» прошла в бейдевинд на расстоянии одного кабельтова от его парохода. Людей на ее палубе не было видно.

В октябре 1893 года шхуну-призрак заметили смотрители маяка Фаннинг и капитан одного судна. Никто тогда не хотел верить тому, что никем не управляемая шхуна, уже «однажды погибшая на мели», благополучно продолжает свое плавание. Но факт оставался фактом: «Стар» продолжала бороздить океан. Организованные американцами поиски не дали никаких результатов. а спустя четыре месяца таинственную шхуну заметили у острова Халл в группе островов Феникс. Далее, почти

в течение
известны. Т
мели у ост
экипажем в
В начал
мингс», гр
Северной А
Ее экипаж
В момент,
оно уже по
должно бы
Но про
сообщил ан
шхуну без
«Альма Ка
щения стал
Оказало
ствием тече
попала в о
Атлантики.
гали, пыта
верхняя вы
дине 1896 г
ченная Кар
намскому п
частям.
В начал
барк «Дамс
Тихого оке
дало силь
барк затон
Слустья
ландия оди
парусник, л
что на пар
фермер ре
шайр». В э
своей собс
барк и груз
фунтов сте
дали ферме
Бывали
лось парово

в течение трех лет о шхуне «Стар» не было никаких известий. Только в августе 1896 года ее нашли на той же мели у острова Мидуэй, где она была покинута своим экипажем в 1893 году.

В начале 1895 года английская шхуна «Альма Каммингс», груженная лесом, попав у восточного побережья Северной Америки в жестокий шторм, потеряла рангоут. Ее экипаж был подобран проходящим мимо пароходом. В момент, когда команда шхуны оставляла свое судно, оно уже почти полностью было залито водой и вот-вот должно было пойти ко дну.

Но прошло несколько недель, и капитан одного брига сообщил английским властям, что он видел в Атлантике шхуну без мачт, на носу которой виднелась надпись «Альма Каммингс». Через некоторое время такие сообщения стали поступать все чаще и чаще.

Оказалось, что шхуна не затонула. Сначала под действием течения она плыла в районе Гольфстрима, затем попала в область Северного Экваториального течения Атлантики. «Альму Каммингс» несколько раз поджигали, пытаясь уничтожить, но каждый раз сгорала только верхняя выступающая над водой часть корпуса. В середине 1896 года после полугодового дрейфа, подхваченная Карибским течением, шхуна была прибита к Панамскому перешейку. Местные жители разобрали ее по частям.

В начале двадцатого века английский трехмачтовый барк «Дамфришайр» совершал плавание в южной части Тихого океана. Судно, попав в продолжительный шторм, дало сильную течь. Команда, убежденная в том, что барк затонет, покинула судно на шлюпках.

Спустя несколько недель с берега острова Новая Зеландия один фермер-овцевод заметил в море большой парусник, лежавший в дрейфе. Заинтересовавшись тем, что на паруснике не было никаких признаков жизни, фермер решил его обследовать. Это оказался «Дамфришайр». В этот же день фермер объявил найденное судно своей собственностью. Власти Новой Зеландии, продав барк и груз, который оценивался в двадцать пять тысяч фунтов стерлингов, половину вырученной суммы присудили фермеру.

Бывали случаи, когда кораблем-призраком становилось паровое судно. Например, несколько лет тому назад

английский грузовой пароход «Данмор» полной вместимостью 3500 регистровых тонн направлялся с грузом уэльского угля из Англии в США. Недалеко от Нью-порт-Ньюса во время сильного шторма судно получило ряд сильных повреждений в надстройке и потеряло винт.

Когда шторм начал стихать, капитан парохода послал по радио сообщение о том, что его пароход продержится на плаву не более часа. Затем он приказал экипажу спустить на воду спасательные шлюпки и покинуть судно.

Спустя три месяца, американский лайнер «Сент Луис», пересекая Атлантику со скоростью почти 20 узлов, прошел в нескольких метрах от неизвестного парохода, не несшего никаких огней. Капитан американского лайнера сообщил в Нью-Йорк координаты, где едва не произошла катастрофа. Таинственным пароходом оказался «Данмор».

Несколько раз его пытались отбуксировать в порт, но тщетно. Так как пароход, покинутый командой, часто течением заносило на оживленные трассы Северной Атлантики и он представлял угрозу для столкновения, было решено уничтожить его. На поиски парохода отправились три военных корабля. Однако это не дало никаких результатов.

Казалось, «Данмор» исчез с поверхности Атлантики. Но через четыре месяца его случайно обнаружили с проходящего мимо судна. Попытка отбуксировать «Данмор» опять кончилась неудачей.

Американцы снарядили пять военных кораблей, но они не нашли пароход-призрак. До сих пор судьба «Данмора» остается неизвестной. Возможно, что он затонул во время какого-нибудь сильного шторма, а может быть и сейчас еще продолжает свой замысловатый путь под действием течений.

Реки в океанах

О существовании морских течений люди знали много веков назад. Так, сведения о течениях в проливах Керченском, Босфоре, Дарданеллах и Гибралтарском приводятся в трудах древних греческих ученых, начиная с Аристотеля. Наши предки, смелые мореходы, еще в VI—VII веках были знакомы с морскими течениями.

В XI—XII веках скандинавы-норманны из Северной Европы плавали сначала в Исландию, затем в Гренландию и Северную Америку. Судя по названиям, которые они давали некоторым пунктам в Северо-Восточной Америке, — остров Течений, залив Течений, мыс Течений — они уже тогда имели представление о морских течениях.

Арабы, много плававшие в Индийском океане между Египтом и Месопотамией, хорошо знали муссонные течения в океане и течения вдоль восточных берегов Африки.

Китайцы — изобретатели компаса и опытные мореплаватели, посещавшие многие районы Тихого и Индийского океанов, несомненно, были знакомы с движением морских вод и учитывали его практическое значение.

Европейцы, выйдя на широкие просторы Атлантического океана, также скоро узнали о существовании в нем мощных течений.

Во время своего первого плавания в Америку Колумб открыл Северное пассатное течение и определил его направление. Позднее ему удалось произвести некоторые исследования и других течений Атлантики.

В 1513 году в далекую таинственную Америку через Атлантический океан отправилась экспедиция испанского мореплавателя Понсе де-Леона. Сильный попутный ветер быстро мчал каравеллы к берегам Флориды. Но чем ближе к берегу, тем медленнее двигались суда. Наконец, их стало относить назад. Паруса трещали под напором ветра, скрипели и гнулись толстые реи, но каравеллы упорно двигались... обратно на восток. Так впервые познакомились европейцы с Гольфстримом. Около двух веков все сведения об этом интереснейшем течении испанцы держали в секрете «как профессиональную тайну мореплавания».

К концу XVI века европейцы открыли почти все главнейшие течения Атлантического и частично Индийского океанов.

Приоритет в научном изучении Гольфстрима принадлежит ученому и прогрессивному американскому деятелю Бенджмину-Франклину.

В 1770 году, будучи директором почт США, Франклин обратил внимание на то, что почта, доставлявшаяся на пакетботах из Англии в Нью-Йорк, находилась в пути на две недели больше, чем грузы на торговых судах, ходивших из Англии в Нью-Порт (несколько восточнее

Нью-Йорка). Это объяснялось тем, что судами, перевозившими почту, командовали английские капитаны, незнакомые с Северо-Атлантическим течением — продолжением Гольфстрима, а капитанами торговых судов были американцы, хорошо знавшие эти течения, благодаря практике плавания у восточных берегов Северной Америки. По настоянию Франклина моряки начали во время своих рейсов собирать сведения о течениях. Это дало возможность американскому директору почт составить первую научно обоснованную схему Гольфстрима и Северо-Атлантического течения.

Еще несколько веков назад было замечено, что порой японские рыбаки, уйдя даже в тихую погоду на промысел, не возвращались домой. Долгое время оставалось загадкой появление дрейфующих японских джонок у северо-западных берегов Северной Америки.

Подхваченные мощным потоком Куро-Сио восточнее островов Рюкю, где скорость этого течения достигает семидесяти восьми миль в сутки, японские рыболовные суда оказывались вынесенными в Тихий океан. На параллели Йокогамы их продолжало нести со скоростью тридцать пять — сорок миль в сутки к востоку или юго-востоку, пока они не попадали в так называемый западный круговорот субтропических вод северной части Тихого океана.

В некоторых случаях, попав в плен Куро-Сио, рыболовные суда дрейфовали от Японских островов на северо-восток и примерно на широте острова Хоккайдо попадали в дрейф Северо-Тихоокеанского течения, а затем Бонинское течение относило их к острову Ванкувер. Если суда попадали под действие Калифорнийского течения, их выносило к западному побережью Мексики.

В большинстве случаев японские рыбаки, попав в плен Куро-Сио, погибали на двенадцатый-тринадцатый день не столько от истощения, сколько от сознания, что они находятся в плену «синего течения», или, как нередко называют Куро-Сио японцы, «течения смерти».

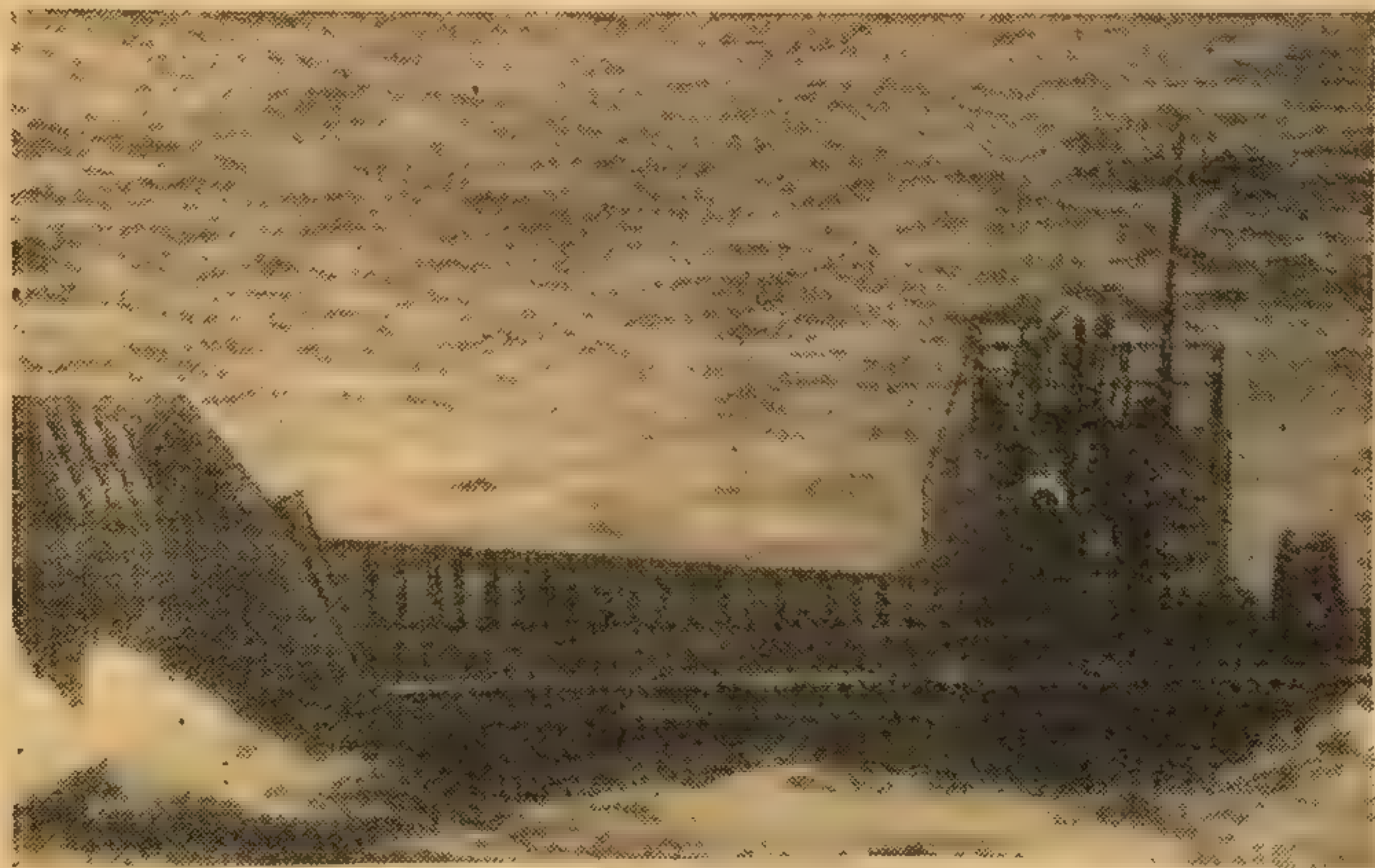
Несмотря на то, что температура воды Куро-Сио в зависимости от времени года колеблется от восемнадцати до двадцати восьми градусов тепла, рыбы и птицы избегают пересекать его. Только иной раз одинокая акула долгими днями преследует обреченную джонку, занесенную ветрами на эту дорогу смерти. Особенно опасно

Куро-Сию зимой, когда в северо-западной части Тихого океана свирепствуют циклоны и западные ветры, относящие рыбопромысловые суда в океан.

История мореплавания знает немало страшных находок у американского побережья. Еще в середине XVIII века на западном побережье Мексики, близ города Акапулько, были найдены японская джонка и скелет ее владельца. В 1813 году капитан английского брига «Форрестер» Джон Дженнингс обнаружил у острова Ванкувер японскую джонку, в которой было тридцать два скелета. Спустя два года этот же бриг, но под командованием другого капитана, встретил близ острова Санта-Барбара дрейфовавшую японскую джонку, где было четырнадцать трупов. Одно японское рыболовное судно вместе с погибшим экипажем было найдено в 1832 году у мыса Флэттери, другое в 1846 году у берегов Мексики.

В ноябре 1854 года японская джонка после семимесячного дрейфа была замечена у Гавайских островов. В начале 1870 года моряки сальвадорского промыслового судна поднялись на борт большой джонки, которую они заметили в тысяче миль от берегов Японии.

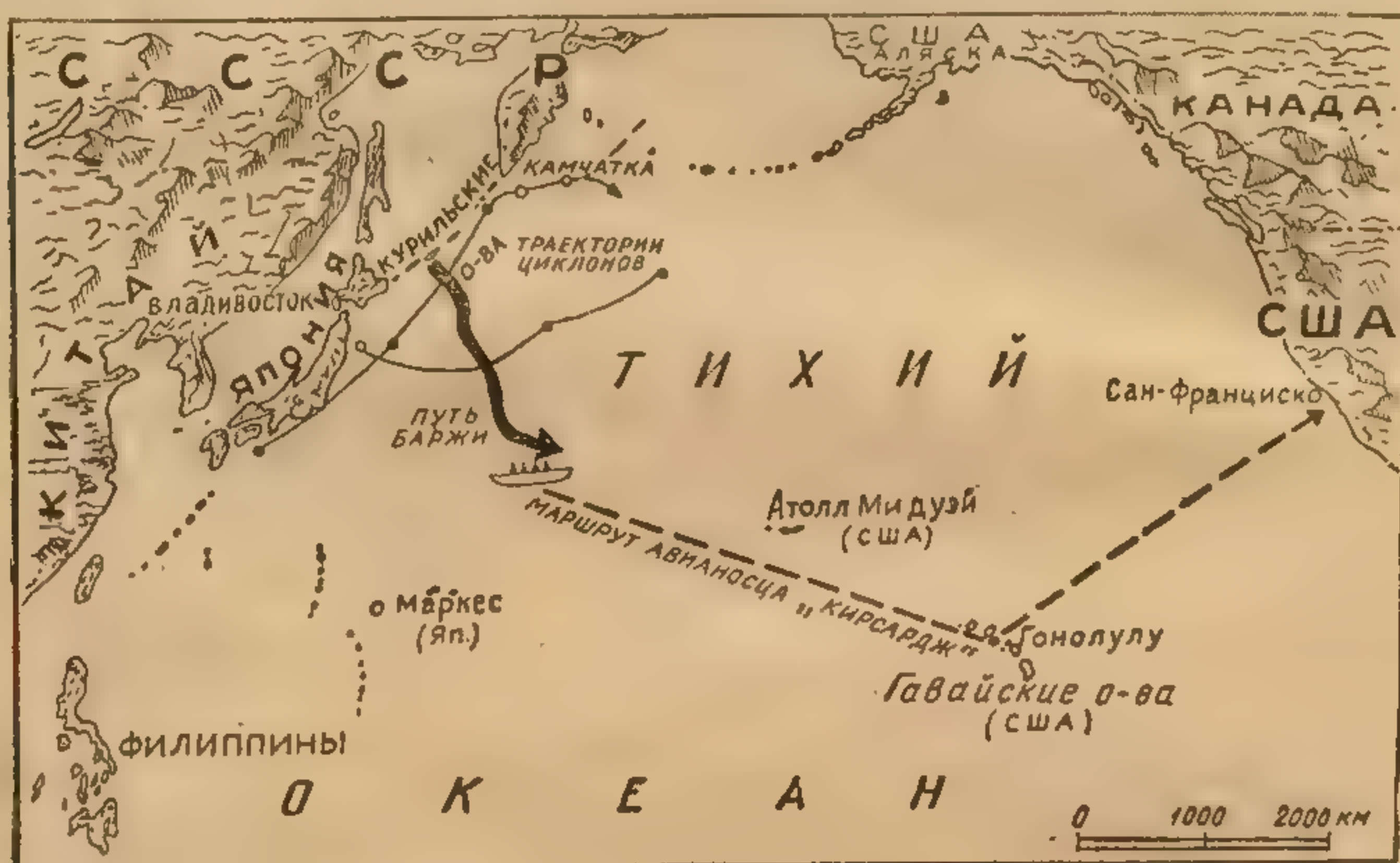
Летом 1927 года американский пароход «Маргрет Даллар», подходя к острову Ванкувер, встретил дрейфовавшее полузатопленное промысловое судно. Это оказа-



Сорок девять дней шторм уносил баржу «Т-36» в океан

лась японская моторная шхуна «Райо-Яйи-Мару». В кубрике нашли одиннадцать трупов. Вахтенный журнал «Райо-Яйи-Мару» рассказал о разыгравшейся здесь трагедии.

8 декабря 1926 года судно вышло из порта Мисаки на промысел тунца. Лов был неудачным. Когда шхуна легла на обратный курс, сломался гребной вал. Все попытки выйти из плена «течения смерти» ни к чему не



Баржа «Т-36» оказалась в плену у стихии

привели. Один за другим умирали японские рыбаки, и через две недели «Райо-Яйи-Мару» стала плавучим гробом для одиннадцати человек, не вынесших неравной борьбы со стихией.

В 1960 г. весь мир узнал имена четырех советских юношей А. Зиганшина, Ф. Поплавского, А. Крючковского и И. Федотова.

Как известно, сорванная с бочки жестоким штормом, баржа «Т-36», на которой находились отважные юноши, оказалась в плену у стихии. Штормовой ветер и течение понесли суденышко на юго-восток от Курильских островов. Выйдя из холодного течения Ойя-Сио, баржа была подхвачена одним из потоков теплого течения Куро-Сио, которое понесло судно в океан все дальше, и дальше от берега. Сорок девять дней воины Советской Армии боро-

лись с морской стихией, почти не имея пищи и пресной воды, но они победили.

Незадолго до спасения четверо отважных написали записку о случившемся с ними и, прикрепив ее к поплавку рыболовной сети, пустили по воле волн и ветра. Записка еще не найдена... Каков будет ее путь? Когда ее вновь увидят люди?.. Куда направят ее течения океана?

„Бутылочная почта“

Вопрос о необходимости изучения морских течений для безопасности мореплавания впервые поставил великий русский ученый М. В. Ломоносов в своем труде «Рассуждения о большой точности морского пути» (1759 год).

Многочисленные и ценные наблюдения над океанскими течениями вели русские моряки во время кругосветных плаваний, совершавшихся в первой половине XIX века. О том, какое значение придавалось ими изучению морских течений, ярко свидетельствуют приводимые ниже строки из сочинений первого русского кругосветного мореплавателя И. Ф. Крузенштерна «Путешествие вокруг света в 1803—1806 годах на кораблях «Надежда» и «Нева». Одну из глав этого сочинения автор начинает словами:

«Познание течения моря столь важно для мореплавания, что мореходец должен поставить себе обязанностью производить над оным наблюдения во всякое время с возможной точностью».

Особая роль в изучении и создании основ современной теории морских течений принадлежит выдающемуся русскому моряку и ученому адмиралу С. О. Макарову. Славные традиции русских моряков и исследователей продолжают советские океанографы. Труды почетного академика Ю. М. Шокальского, академика В. В. Шулейкина, профессоров Н. Н. Зубова и И. В. Максимова и других советских исследователей моря продвинули далеко вперед познания людей о природе морских течений, позволили разработать новые методы наблюдения и сконструировать приборы для измерения течений.

В настоящее время применяют много способов для изучения морских течений. С этой целью созданы весьма разнообразные и совершенные приборы. Но вместе с тем

ученые и моряки используют и свободно плавающие предметы: буи, поплавки и бутылки. Этот метод изучения течений при помощи «почты Нептуна», или «бутылочной почты», является наиболее простым.

Впервые «бутылочная почта» была использована в научных целях в 1763 году французским путешественником Лагэньером, возвращавшимся на парусном корабле с Антильских островов в Европу. Он бросил в пути четырнадцать бутылок с записками, в которых были указаны название судна и его место на карте в момент «отправки почты». Одна из этих бутылок, брошенная Лагэньером в широте 47° северной и долготе 28° западной, через некоторое время была найдена у берегов Бретани во Франции. Таким образом, оказалось возможным хотя бы приблизительно наметить путь бутылки и вычислить скорость принесшего ее течения.

Постепенно этот способ стали применять чаще. В 1837 году немецкий географ Г. Бергауз в своем «Физическом Атласе» дал схему дрейфов двадцати одной бутылки. Через два года французский гидрограф П. Досси составил карту дрейфов девяноста семи бутылок за период с 1763 по 1838 год.

В 1843 году английский гидрограф Бигер опубликовал схему дрейфов ста девятнадцати бутылок, в 1852 году он дополнил ее дрейфами шестидесяти одного буя. Большой интерес представляют исследования, проведенные с 1885 по 1888 год принцем Альбертом Монакским. Для изучения Гольфстрима он сбросил в океан тысячу шестисот семьдесят пять поплавков, из которых удалось найти двести двадцать шесть.

Практически для «почты Нептуна» пригодны почти все стеклянные бутылки с узким горлышком. Стекло, как известно, не подвержено разъеданию и поэтому может находиться в морской воде весьма длительное время, оставаясь без изменений. Плавающая бутылка со временем обрастает животными и растительными организмами, что значительно увеличивает ее прочность. Но даже обросшая водорослями и ракушками бутылка не уцелеет во время сильного прибоя на скалистом берегу.

Для «отправки почты» обычно в прочную толстостенную бутылку насыпают немного песка с таким расчетом, чтобы сосуд погрузился в воду по горлышко. Это делается для уменьшения влияния ветра на бутылку.

В некоторых случаях связывают вместе короткой прочной проволокой две закупоренные бутылки. Нижнюю бутылку загружают песком настолько, чтобы из воды выступало только горлышко верхней бутылки. Такая пара бутылок значительно меньше подвержена действию ветра и будет двигаться в воде только под действием морского и ветрового течений.

Затем в бутылку вкладывают письмо или стандартную нумерованную записку специального образца, написанную на нескольких языках, содержащую обратный адрес учреждения и просьбу (а в большинстве случаев с гарантированным вознаграждением) к нашедшему бутылку ответить, где, когда и кем она найдена. Потом сосуд надежно закупоривают — от этого во многом зависит его дальнейшая судьба. Обычно вбивают длинную пробку и горлышко заливают мастикой, состоящей из двух частей разогретой канифоли и одной части вара. На каждой бутылке ставится номер, соответствующий номеру вложенной записки. В момент выбрасывания в море записывают время и координаты каждой бутылки.

Зная время и место «отправки» бутылки, а также имея сведения о времени и месте ее нахождения, приближенно определяют пройденный путь, а также скорость течения по принятому генеральному направлению.

Если в прошлом веке бутылки бросали в море поодиночке, то сейчас их обычно бросают большими партиями в определенных местах. Бутылочная почта дает хорошие результаты только при широком ее применении.

Какова же вероятность нахождения выброшенных бутылок в океане?

В морях с малонаселенными пустынными берегами этот процент незначителен. Прибитые к пустынным берегам бутылки обнаруживают очень нескоро. Это не дает возможности точно определить время их пути и скорость течения. Многие бутылки, выброшенные на берег, заносит песком. Другие разбиваются о скалы.

На морях, берега которых густо населены, как например, Черное, Балтийское, Каспийское, Японское и другие, количество обнаруженных бутылок значительно (около двадцати процентов). Прибитые к берегу бутылки недолго остаются незамеченными.

Но бывает, что бутылка лежит на берегу годы, а иногда и десятилетия, оставаясь незамеченной. Приве-

дем один любопытный факт. Шотландцы во время антарктической экспедиции 1902—1904 годов для изучения течений Южного океана применили «бутылочную почту». В 1908 году на побережье Австралии в штате Виктория были найдены две бутылки этой экспедиции. Третья из той же партии достигла Северного острова Новой Зеландии, дрейфуя под действием того же течения. Однако ее нашли только в 1952 году, она лежала в песчаных дюнах.

Аналогичный случай произошел и на восточном берегу Камчатки. Здесь бутылка пролежала в песке двадцать семь лет.

Иногда выброшенную на песчаный берег бутылку через некоторое время подхватывает прилив, и она начинает свое второе плавание.

Вот несколько наиболее интересных дрейфов бутылок из истории «почты Нептуна».

14 июля 1864 года в ста двадцати милях к востоку от мыса Горн с английского судна была брошена бутылка. Ее нашли 9 июня 1867 года на южном берегу Австралии у мыса Отуэй. За три года она пересекла всю Атлантику и Индийский океан и прошла восемь тысяч пятьсот двадцать четыре мили со средней скоростью восемь миль в сутки.

21 апреля 1888 года в ста милях к югу от мыса Горн с немецкого парохода «Вернер» была брошена бутылка без балласта. Ее обнаружили 20 апреля 1891 года у юго-западного берега Австралии в районе порта Огаста; за три года она также пересекла Атлантику и Индийский океан и прошла восемь тысяч пятьдесят миль со средней скоростью более семи миль в сутки.

23 марта 1890 года в шестидесяти милях к югу от мыса Горн с английского парохода бросили бутылку. Она была найдена в Южной Австралии 12 октября 1892 года в районе порта Мельбурн. За тридцать месяцев она прошла восемь тысяч шестьсот четырнадцать миль со средней скоростью более девяти миль в сутки.

22 июня 1896 года в сорока пяти милях от полуострова Вальдес у восточного побережья Аргентины с немецкого судна была брошена бутылка без балласта. Ее нашли 4 декабря 1898 года у мыса Катастроф в заливе Спенсера в Южной Австралии. Эта бутылка проплыла вдоль берегов Южной Америки, пересекла Индийский и Атланти-

ческий океаны, то есть прошла девять тысяч сто восемьдесят миль за два с половиной года со скоростью более десяти миль в сутки.

Гамбургская морская обсерватория сделала вывод, что все эти бутылки двигались по среднему направлению на северо-восток со скоростью около девяти миль в сутки. Не подлежало сомнению, что это движение было вызвано «дрейфовым течением западных ветров» между мысом Горн и Австралией.

В мае 1909 года в Тихом океане гидрографическое судно США бросило бутылку с балластом, которую в 1912 году нашли у мыса Горн. За три года она пересекла Тихий океан и южную часть Индийского океана, пройдя около двенадцати тысяч миль.

В начале 1958 года рабочий одного из наших дальневосточных рыбокомбинатов М. К. Мигунов нашел на берегу Охотского моря закупоренную бутылку, в которой оказалась хорошо сохранившаяся бумага с текстом. В этом документе на русском, английском и японском языках сообщалось, что бутылка была сброшена с транспорта «Охотск» 10 августа 1915 года вблизи северной оконечности острова Сахалин в широте $54^{\circ}43'$ северной и долготе $143^{\circ}47'$ восточной.

Вскоре удалось выяснить, что транспорт «Охотск» входил в состав гидрографической экспедиции Восточного океана, которой руководил известный русский ученый Б. В. Давыдов. Эта экспедиция изучала Охотское море. В числе других в задачу ученых входили также глубоководные гидрологические исследования и наблюдения над течениями методом «бутылочной почты».

На основании современных данных о течениях в этом районе можно сделать вывод, что найденная бутылка, вероятно, достигла юго-западных берегов Камчатки не более чем через два года. Не исключено также, что бутылка двигалась по неизвестной еще схеме течений. В этом случае она могла проплавать в море и более продолжительное время.

Известно, что с 1907 по 1912 год по инициативе видного исследователя наших дальневосточных морей М. Е. Жданко в Японском, Охотском морях и в северной части Тихого океана русскими судами было выброшено десять тысяч бутылок. До настоящего времени из них найдены только двести девятнадцать. Следовательно,

на дальневосточных берегах нашей страны еще возможны интересные находки.

Любопытным дрейфом является плавание бутылки, брошенной в море в феврале 1927 года с Филиппинских островов. Эта бутылка была подобрана английским пароходом «Кингсбэри» у берегов Калифорнии в сентябре 1929 года. Ее путь по прямой составил восемь тысяч триста миль.

Не менее интересна судьба бутылки, брошенной в море у города Карачи и найденной через четыре с половиной года на берегу Корнуэлла, в Англии. Ее путь — одиннадцать тысяч миль.

Одним из самых длинных дрейфов является плавание бутылки, найденной в июне 1952 года на побережье Ярмута в Англии. Бутылка была брошена в море около Мельбурна за три с половиной года до того, как ее нашли. Она прошла через Тихий океан и с юга на север пересекла всю Атлантику, длина ее пути составила тринадцать тысяч миль.

16 декабря 1900 года немецким океанографом доктором Отто Крюммелем с парохода «Поль Изенберг» близ Южной Америки на широте 45° была брошена бутылка, которую течение принесло к Северному острову Новой Зеландии. Здесь ее обнаружили в момент «прибытия» 9 июня 1904 года. За три года и шесть месяцев она прошла десять тысяч семьсот миль (по прямой); ее средняя суточная скорость составила восемь с половиной миль.

Позже Крюммелю на базе изучения различных архивных материалов многочисленных морских ведомств и океанографических институтов разных стран удалось подсчитать, что скорость дрейфов бутылок, а следовательно, и морских течений колеблется от четырех до тридцати пяти миль в сутки.

Рекордным по длине до настоящего времени считается дрейф бутылки, которую английские гидрографы называли «Летучим Голландцем». Ее бросили в море между Тасманией и островом Кергелен в 1929 году с борта судна, входившего в состав немецкой научной экспедиции в Индийском океане. Через толстое стекло бутылки можно было прочесть обращение на нескольких языках к нашедшему бутылку с просьбой сообщить, где она была найдена, и снова бросить ее в воду.



Причудливы пути дрейфующих бутылок в океанах

Сначала восточное течение отнесло эту бутылку к берегам Южной Америки, где ее находили несколько раз. От мыса Горн ее вынесло в Атлантику, а потом в Индийский океан. В конечном итоге в 1935 году течение прибило бутылку к берегу Юго-Западной Австралии у порта Банбери. Таким образом, за шесть лет и восемь месяцев «Летучий Голландец» обогнул земной шар в районе $33-47^\circ$ южной широты. По прямой линии дрейф этой бутылки составил шестнадцать тысяч миль, она двигалась со средней скоростью около семи миль в сутки.

За последние годы отмечалось много интересных и необычных дрейфов брошенных в океан бутылок. Практика бутылочной почты позволяет сделать вывод, что большая часть бутылок, брошенных в океан в средних и высоких широтах, пересекает океаны с запада на восток, а в низких широтах — с востока на запад.

Бутылки, брошенные в Атлантический океан южнее 10° южной широты и западнее 30° западной долготы, как правило, находят у берегов Бразилии, куда их относит Бразильским течением.

Бутылки, брошенные в районе экватора у 30° западной долготы, находят у берегов Африки и в Гвинейском заливе.

«Почту», отправленную к югу от экватора у 10° западной долготы, нередко «получают» в Ла-Манше. Вероятно, через Карибское море и Флоридский пролив бутылка попадает в Гольфстрим.

«Почту», отправленную в море у берегов Испании, у Канарских островов и у островов Зеленого Мыса, находят у Антильских островов, в Карибском море и Мексиканском заливе.

Небезынтересно отметить, что бутылка, брошенная в море около Ньюфаундленда, достигает берегов Ирландии через тридцать-тридцать три дня. В сутки эта «путешественница» проходит восемьдесят миль.

Несколько лет назад английские гидрографы провели любопытный эксперимент. Во время шторма в Кильском заливе они сбросили с судна в воду двенадцать бутылок, покрытых изнутри зеркальной амальгамой. За выброшенными бутылками велись тщательные наблюдения в течение суток. Через двадцать четыре часа расстояние между крайними бутылками составило более трех миль.

Аналогичный эксперимент произвели в Бискайском заливе. Через несколько дней бутылки были обнаружены у берега примерно в таком же порядке, в каком их сбросили с судна.

В настоящее время бутылочную почту используют многие научные организации почти всех стран мира, имеющих морское побережье. В Монако этим занято Международное гидрографическое бюро, в Шотландии — Морская лаборатория Международного общества ихтиологов. В СССР «бутылочную почту» применяет Главное управление Гидрометеослужбы. Сюда присылают все записки и карточки, обнаруженные внутри плавающих «конвертов», здесь расшифровывают и наносят на карты ценные данные, которые дает древнейший «почтальон» мореплавателей — Нептун.

Для изучения течений в полярных морях советские исследователи широко применяют свободные поправки — специальные деревянные буи, дрейфующие вместе со льдами. Эти буи несравненно прочнее бутылок и их легче найти на пустынных берегах или в море. Многие такие буи, брошенные в море Лаптевых и в других северных морях, были затем обнаружены на побережьях Северной Исландии и Северо-Западной Норвегии. Это позволило значительно пополнить представления о дрейфовых течениях в Полярном бассейне и труднодоступных полярных морях.

Подобной работой долгое время занимался советский ученый В. Ю. Визе. Вдумчиво анализируя записки, обнаруженные в буях, найденных не только в водах Советского Союза, но и за рубежом, он сумел сделать ценные обобщения. Выводы В. Ю. Визе были широко использованы для построения карт течений Северного Ледовитого океана и его морей.

Но изучение течений описанным способом производят не только в помощь мореплавателям.

Изменения режима течений сильно влияют на запасы рыбы и иногда приводят к настоящим бедствиям в рыбном хозяйстве. Приведем несколько примеров.

В 1925 году экваториальное противотечение, пересекающее Тихий океан с запада на восток, начало сильно развиваться. Одна из его ветвей спустилась вдоль побережья Южной Америки далеко к югу. В январе это течение, именуемое местными жителями Эль-Ниньо, до-

стигло 5° южной широты, в марте распространилось до порта Кальяо (12° южной широты), а затем дошло до Вальпарайсо (33° южной широты). Температура вод здесь повысилась на $6-7^{\circ}$ против нормальной. Вследствие этого исчез богатый планктон данных районов, как правило, омываемых холодным Перуанским течением. Вместе с планктоном исчезла и рыба, что вызвало гибель питавшихся ею птиц.

В 1950 году в районе Китовой бухты, на западном берегу Африки, омываемом холодным Бенгельским течением, наблюдалась массовая гибель рыбы. Причина заключалась в том, что течение отошло от берега и на поверхность поднялись массы холодной глубинной воды. Солнце быстро прогревало воду, и поднявшийся с ней планктон стал гибнуть. Разложение планктона и связанное с этим поглощение из воды кислорода вызвало в свою очередь гибель рыбы.

Отход теплых струй течений от берегов Приморья и Сахалина в 1941 году стал причиной исчезновения в этих водах дальневосточной сардины иваси.

«Бутылочную почту» применяют не только для изучения общей схемы морских течений, но и для наблюдений за режимом отдельных течений, которые непосредственно влияют на рыболовное хозяйство.

В 1894 году Бюро рыболовства Шотландии обратилось к английскому доктору географических наук Фультону с просьбой вычертить схему течений Северного моря. Для получения точных данных Фултон использовал «почту Нептуна». За три года он «отправил» в море более двух тысяч бутылок и полторы тысячи деревянных поплавков. Было найдено всего шестнадцать процентов «почты». Однако этого оказалось вполне достаточно, чтобы удовлетворить просьбу шотландцев.

В 1924 году при помощи «бутылочной почты» англичане успешно исследовали нерестовую миграцию камбалы. Было установлено, что с мест нереста у острова Мэн и юго-западной части пролива Сент-Джордж течение относилось мальков к песчаным отмелям у берегов Северной Шотландии.

В 1956 году рыболовное исследовательское управление Канады для изучения нерестовой миграции рыб в северо-восточной части Тихого океана также при-

менило «бутылочную почту». В двадцати четырех различных местах указанного района Тихого океана было брошено по тысяче бутылок. В каждую из них вложили бланк, гарантирующий вознаграждение в размере одного доллара за присланную находку. За последующие два года было получено около шестисот бланков, найденных в бутылках. Большая часть бутылок была обнаружена на побережье Америки от Алеутских островов до северных районов Калифорнии. Этот эксперимент, помимо путей нерестовой миграции, показал, что направление и скорость течений в Тихом океане в отдельные годы меняются.

Известно, какой огромный ущерб рыболовству приносит загрязнение морей и океанов нефтяными отходами. В настоящее время мировой танкерный флот насчитывает более шестидесяти миллионов тонн дедвейта. Подсчитано, что для одновременной промывки грузовых танков этого флота требуется пятьдесят миллионов тонн воды. Ежегодно в море попадает около пятисот тысяч тонн загрязненной нефтью воды.

Загрязнение воды нефтью приводит к массовой гибели ценных пород рыб, а также птиц, питающихся рыбой. Было подсчитано, что только за один 1955 год из-за загрязнения морей и океанов нефтяными отходами погибло около трехсот тысяч морских птиц.

В 1954 году английский Национальный институт океанографии проводил исследование причин загрязнения нефтяными отходами берегов Британских островов. Для изучения сезонных изменений течений у берегов Англии и Ирландии был применен метод «бутылочной почты». Но вместо обычных бутылок использовали специальные пластмассовые конверты с вложенными в них бланками, написанными на восьми языках и обещавшими нашедшему вознаграждение. Эти конверты сбрасывались в море с самолета по дуге радиусом четыреста пятьдесят миль от Бискайского залива до Гебридских островов.

Весной, летом и осенью 1954 года было сброшено около двух тысяч конвертов, а в начале лета следующего года еще четыре тысячи. Найденные в различных местах побережья Ирландии и Англии «письма» позволили определить основные ветви течений, приносивших с моря загрязненную нефтью воду.

Тайны „морских бутылок“

За последние пятьдесят лет «бутылочная почта» получила широкое распространение не только в научных организациях, занимающихся изучением течений, но и среди моряков и жителей морских побережий почти всех стран мира. Большой популярностью она пользуется в Англии, в стране, где почти каждая семья имеет какое-то отношение к морю и флоту.

В свое время «морскими бутылками» заинтересовалась даже английская королева Елизавета, учредившая в 1560 году при своем дворе должность «королевского откупорщика океанских бутылок». Первым «откупорщиком бутылок» был назначен лорд Томас Тонфилд. За год службы ему доставили пятьдесят две закупоренные бутылки с записками. Согласно королевскому указу, любого, кто осмелится разбить найденную в море или на берегу запечатанную бутылку, ожидала казнь через повешение. Должность «откупорщика бутылок» при королевском дворе сохранялась в Англии до царствования Георга III, то есть до начала девятнадцатого века.

Во многих морских странах существуют специальные клубы «собирателей океанских бутылок». Члены этих клубов состязаются, кто больше бросит в море бутылок, выловит их или найдет на берегу. При этом каждый, конечно, тайно надеется, что ему повезет найти какую-нибудь таинственную или «древнюю» бутылку с пожелтевшим от времени пергаментом, рассказывающим о судьбе забытой экспедиции, или с куском пиратской карты, на которой крестиком обозначен зарытый клад...

Но уже в далекое прошлое ушли те времена, когда океан бороздили пиратские бригантины и на далеких островах южных морей зарывались клады. В наш век любителям таинственности приходится в основном довольствоваться более или менее современными стандартными бланками научного общества, занимающегося изучением течений. Часто бывает и так: нашедший на пустынном берегу запечатанную бутылку с трепетом спешит ее открыть. Что только ему не мерещится в эти минуты! А бутылка оказывается забавой какого-нибудь туриста или веселого моряка, и в записке написано примерно следующее:

«См. на борту то... Иногда... рые» бутыл... в декабре... шел бутыл... газета от... написано... «Тому... Принцесс... 1899 года... ришэн». Эта бу... шое плава... океан ее... В наст... бравших... туна». Бо... доктор Та... лет он е... бутылок... шара. Друго... старый м... лял» в... вознагра... нажды о... гавани С... ший бич... находят... невозмож... Летом... Норфолк... была пус... саны имя... бросил эт... плавания... учитель п... передачи... В том... ского гор... в которой

«Сия бутылка была распита с моим другом таким-то, на борту лайнера такого-то, во столько-то часов, такого-то числа и т. д.»

Иногда находят действительно интересные и «старые» бутылки. Один приверженец «бутылочной почты» в декабре 1935 года в водах Британской Колумбии нашел бутылку, где вместо записки оказалась английская газета от 8 ноября 1899 года. На полях газеты было написано:

«Тому, кого это касается: брошена с парохода «Кроун Принцесс Сессилия» у берегов Швеции 8 ноября 1899 года. Бог, храни Королеву! Капитан Чарльз Уэйришэн».

Эта бутылка за тридцать шесть лет совершила большое плавание. Возможно, что из Атлантики в Тихий океан ее вынесло через Северо-западный проход.

В настоящее время в Англии немало любителей, собравших довольно интересные коллекции «почты Нептуна». Большой известностью в этой стране пользуется доктор Тайт из города Абердин. На протяжении многих лет он ежегодно отправляет в море по две-три тысячи бутылок и часто получает ответы со всех концов земного шара.

Другой английский любитель этого вида «спорта» — старый морской капитан, который всю жизнь «отправлял» в разных океанах «бутылочную почту», обещая вознаграждение за пересылку найденных записок. Однажды он получил ответ из брюха акулы, пойманной в гавани Сиднея. Следует добавить, что акулы — настоящий бич «бутылочной почты». В их желудках нередко находят «стеклянных почтальонов». В этом случае уже невозможно проследить примерный дрейф бутылки.

Летом 1954 года на пляже у английского города Норфолк школьный учитель нашел бутылку, в которой была пустая коробка из-под сигарет. На ней были написаны имя и адрес жителя Австралии и сказано, что он бросил эту бутылку с борта парохода на второй день плавания от острова Окленд в Сидней. Свою находку учитель послал брату в Новую Зеландию для личной передачи отправителю.

В том же году один отдыхающий на пляже итальянского города Анкона в песке нашел старинную бутылку, в которой было письмо, повествующее о кораблекруше-

нии. Этой находке мог позавидовать любой член клубов «морских бутылок» — письмо было датировано 3 марта 1795 года.

Несколько лет назад у ирландского порта Куинстаун нашли бутылку со следующей запиской:

«Если нашедший эту бутылку женщина, и у нее в голове нет седины, она не ворчит и хорошо готовит и не против выйти замуж за матроса, который большую часть времени проводит в море, или если человек, нашедший эту бутылку знает такую женщину, то пусть напишут Джеймсу Глизону — моряку, который запечатал эту бутылку и бросил в воду с парохода «Виктория» в середине Атлантики 29 марта 1895 года».

Сначала решили, что эта записка — дело рук какого-нибудь весельчака. Однако любители заинтересовались ее происхождением и через некоторое время по архивным материалам определили, что 3 мая 1900 года пароход «Виктория» погиб у мыса Гаттерас и в списках погибших во время кораблекрушения стояло имя: «Джеймс Глизон, матрос, холост».

В конце 1960 года многие итальянские газеты сообщили о сенсации: рыбак Олимпио Боназа выловил в море бутылку и обнаружил там письмо, в котором было написано:

«Тому, кто найдет эту бутылку, посылаю свой горячий поцелуй. Я студентка, из хорошей семьи, двадцати лет, блондинка, мой рост один метр шестьдесят сантиметров. Зовут меня Роза Маньяни, живу я на Виа Джакомо в Больцано. Жажду познакомиться».

Поскольку публикация матримониальных объявлений обходится в Италии дорого, Роза Маньяни нашла остроумный выход. И действительно, падкие до сенсаций газеты поместили ее объявление не только бесплатно, но и на видных местах.

Несколько слов о подделках. В «почте Нептуна» их встречается немало. Как ни странно, но даже из такого, казалось бы, ненадежного дела, как «бутылочная почта», некоторые авантюристы и дельцы умудряются «делать бизнес». Возьмем, к примеру, «бутылку Колумба».

Миру достоверно известно, что при возвращении в Испанию после первого плавания в Америку каравеллы Колумба «Нинья» и «Пинта», попав у берегов Европы в свирепый шторм, потеряли друг друга из виду. Отчаяв-

шись в спасе
ный час бур
судового жур
поместил в бо
надеялся, что
его открытии.
Этот бочоно
лекционерам
судового жур
авантюристы
пись в бочоно
чем вид у эти
можно подум
ринные, необ
дорослей, эти
ные фальшив
следует ни ис
Первую ве
ставил ко двор
судна еще в
испанской кор
вым. Но амер
тылки, которую
тара.
В Сан-Фр
моря». Среди
делей корабле
в бутылках, за
образных рако
запечатанные
зависимости о
подделка.
В некоторы
но видеть так
Владельцы рес
шения. Грязнь
дают ресторан
шают зал. А д
пивший богат
ностью» и зах
раскрыть «заг
владельцу рес
бутылку. В не
5 л. н. Скрыгин

шлись в спасении судна и экипажа, Колумб в самый грозный час бури записал на пергаменте главное из своего судового журнала, завернул рукопись в вощеную ткань, поместил в бочонок и бросил с борта «Ниньи» в воду. Он надеялся, что кто-нибудь найдет и прочитает рассказ о его открытии.

Этот бочонок не был обнаружен, но доверчивым коллекционерам до сих пор приносят подделки «Секретного судового журнала» Колумба. Так как далеко не все авантюристы знают, что Колумб запечатал свою рукопись в бочонок, то «находят» почему-то бутылки. Причем вид у этих бутылок внушает доверие. Глядя на них можно подумать, что они веками плавали в океане: старинные, необычной формы, обросшие толстым слоем водорослей, эти бутылки содержат иной раз очень наивные фальшивки, написанные людьми, не знающими как следует ни истории, ни географии.

Первую версию «Секретного судового журнала» доставил ко двору Испании капитан одного американского судна еще в 1852 году. Это было «послание Колумба» испанской королеве Изабелле. Оно оказалось фальшивым. Но американец действительно извлек его из бутылки, которую он подобрал на берегу в районе Гибралтара.

В Сан-Франциско имеется магазин-музей «Дары моря». Среди многочисленных морских сувениров — моделей кораблей, традиционных миниатюрных парусников в бутылках, засушенных морских звезд и крабов, разнообразных раковин и чучел птиц на полках рядами стоят запечатанные «морские бутылки». Цена их возрастает в зависимости от «старины». Половина из них наверняка подделка.

В некоторых портовых ресторанах за рубежом можно видеть таких же представителей «почты Нептуна». Владельцы ресторанов ставят их на камин не для украшения. Грязные, обросшие тиной бутылки, хотя и придают ресторану морской колорит, но отнюдь не украшают зал. А делается это с расчетом на то, что подвыпивший богатый посетитель соблазнится их «таинственностью» и захочет на глазах затаивших дыхание друзей раскрыть «загадку океана». Заплатив крупную сумму владельцу ресторана, он получит право разбить старую бутылку. В ней он, действительно, найдет подмокший

пожелтевший пергамент, где старинным шрифтом будет написано что-нибудь вроде:

«Сей сосуд был брошен в море за семь лет до рождения капитана Киды и т. д.»

Спьяна богатому посетителю и в голову не придет, откуда тогда миру было известно, что через семь лет родится капитан Кид. Моряки, как правило, знают эту «кухню» и равнодушно посматривают на выставки «морских бутылок» ловкого бармена.

Довольно часто любителям «бутылочной почты» приходится иметь дело с поддельными документами, повествующими о кораблекрушениях и других трагедиях на море. Такие документы тоже дело рук ловких дельцов, которые, зная, сколько романтики таит в себе «почта Нептуна», выгодно сбывают ее наивным коллекционерам. Последние, наконец, убедившись в подделке, иногда со злости сами начинают мстить своим коллегам и бросают вблизи берега бутылки с фантастическими записками. Такие фальшивки стали появляться еще в прошлом веке. Так, в 1882 году в Ла-Манше была найдена бутылка с запиской, предсказывающей неминуемую гибель немецкого парохода «Гердер» в середине Северной Атлантики. Это сообщение, датированное 14 июля 1881 года, было подписано капитаном парохода А. Рью. Проверка же показала, что единственный пароход, носивший это название, в июле указанного года благополучно плавал в Тихом океане и им командовал капитан Тишбайн. Кому понадобилось послать такую «почту», осталось неизвестным.

Пятьдесят лет назад мир облетела весть, что новый английский грузо-пассажирский пароход «Уарата» водоизмещением около десяти тысяч тонн, имея на борту более двухсот пассажиров и команду, исчез у берегов Южной Африки. Тайной исчезновения судна воспользовались дельцы. За это время были «найжены» и проданы коллекционерам четыре бутылки с записками, написанными якобы очевидцами на борту судна в момент его гибели.

Четыре записки — четыре различные версии о гибели одного и того же судна. Даты, координаты и причины катастрофы противоречат друг другу. Две из найденных записок написаны одним почерком. Ни одной из четырех подписей не было ни в списке пассажиров, ни в

списках
Этот фал
почту» п
Часто
письма с
причины
ную фал
вблизи г
века, кот
В сен
ского ок
ративной
том 4172
с четырь
ной и до
летевшим
десяти ш
только ш
Получ
тан «Пам
5*



«Памир» под всеми парусами уходил от урагана

списках экипажа парохода перед выходом в этот рейс. Этот факт — наглядный пример того, как «бутылочную почту» превращают в бизнес.

Часто определенные лица составляют поддельные письма с целью «пролить свет» и «вскрыть истинные причины» какой-нибудь катастрофы. Хорошо продуманную фальшивку закупоривают в бутылку и бросают вблизи густо населенного берега или «находят» человека, который эту бутылку в будущем «обнаруживает».

В сентябре 1957 года в центральной части Атлантического океана трагически погибло учебное судно Федеративной Республики Германии «Памир» — барк дедвейтом 4172 тонны. Оно шло из Буэнос-Айреса в Гамбург с четырьмя тысячами тонн зерна. В широте $35^{\circ}57'$ северной и долготе $40^{\circ}20'$ западной парусник, застигнутый налетевшим ураганом, опрокинулся и затонул. Из восьмидесяти шести человек команды и практикантов спаслись только шестеро.

Получив извещение о надвигающемся урагане, капитан «Памира» Иоганесс Дибич принял решение форсиро-

вать ход судна с расчетом быстрее уйти с пути урагана. Однако этот маневр для «Памира» стал роковым. Центр урагана неожиданно настиг его, ветер ударил с подветренной стороны. Паруса плотно легли на стеньги, ванты и фордуны. Судно накренилось на левый борт, груз зерна в трюме переместился. Парусник опрокинулся и быстро затонул.

Еще не успело в Федеративной Республике Германии закончиться следствие по делу гибели этого судна, как весной 1958 года новое событие вызвало большой переполох.

Английский почтовый служащий Кеннет Пэско на побережье Корнуэлла, около города Гельстона, нашел бутылку с письмом на немецком языке следующего содержания:

«Нам всем придется утонуть, и людям, и мышам. Почему? Потому, что Дибич неспособный. Он долго держал паруса. Он пытается привести к ветру и освободить обстетенные паруса. Их продолжает обстенивать. Это великое безрассудство и наш конец. Этого бы не случилось при Эггерсе. Крен увеличивается до тридцати градусов... тридцати пяти... сорока... сорока пяти...»

...Дибич приказал штатной команде и офицерам судна подняться наверх и рубить такелаж, но никто не может удержаться наверху. Отданные наполовину паруса неистово полощут. Ничего сделать нельзя. Никто не думает, как спасти наши жизни. Как же следует спускать шлюпки, укрепленные за вантами? Ошибочная конструкция! Пора мне кончать, так как через десять минут все будет кончено. Фред Шмидт, наш идеалист, сдался и дал волне унести себя за борт. Бушманн, самый лучший из нас, бросился вниз с мачты. Мы должны заплатить своими жизнями за глупость и высокомерие тех, кто нами командовал. Мы умрем за тех идиотов, кто должен был учить и тренировать нас. Я надеюсь, что это письмо кто-нибудь найдет. «Памир» тонет...».

Так выглядело письмо, написанное якобы одним из практикантов погибшего парусника. Всем сразу показался подозрительным объем письма и то, что у практиканта в момент гибели судна было время и условия написать такое письмо, запечатать бутылку и бросить за борт. Хотя факт подделки сначала не был точно установлен, суд в Любеке отказался включить письмо в состав

выдвигавши
Один англи
что эта фа
ших практи
Рассказ
зя не упом
«Бутыло
моряки аме
проживаю
предприни
гих стран.
хое приме
страницы
ду, пастор
бутылки в
всему зем
отправку
уже отпра
венников.
Гавайских
ему пишут
пастора уж
на берегу
Но мор
Многие суд
мелей. Цел
кораблей».

выдвигавшихся против капитана Дибича обвинений. Один английский морской журнал с возмущением писал, что эта фальшивка, кроме страдания родителям погибших практикантов, ничего не принесла.

Рассказывая о любителях «бутылочной почты», нельзя не упомянуть о деяниях «бутылочного пастора».

«Бутылочный пастор» — это кличка, которую дали моряки американскому священнику Джорджу Филиппсу, проживающему на берегу залива Пьюджет-Саунд. Его предприимчивости могут позавидовать церковники многих стран. Пустым винным бутылкам он нашел неплохое применение. Помещая в них тексты проповедей, страницы молитвенников и прочую церковную пропаганду, пастор во время отлива отправляет «священные» бутылки в океан. Последние разносятся течениями по всему земному шару. Никаких почтовых расходов на отправку почты. «Бутылочный пастор» таким способом уже отправил более двадцати тысяч проповедей и молитвенников. Сначала он получал даже ответы с Аляски, Гавайских островов, Новой Гвинеи, из Мексики. Сейчас ему пишут меньше. Должно быть, «священные» бутылки пастора уже здорово надоели морякам и они оставляют на берегу выброшенные морем послания.

Но море выбрасывает на берег не только бутылки... Многие суда нашли свою могилу у береговых скал и отмелей. Целые районы известны морякам как «кладбища кораблей»...



КЛАДБИЩА КОРАБЛЕЙ

„Бойся земли!“

Древнее латинское изречение гласит: «Мореплаватели во время бури боятся земли». Это изречение не утратило здравого смысла и в наши дни, хотя более или менее опасные для судоходства места на земном шаре ограждены — сотни тысяч береговых и плавучих маяков указывают мореплавателям путь, большинство судов оборудовано совершенными навигационными приборами.

Во времена парусного флота суда особенно часто терпели аварии и гибели вблизи берегов. В штормовую погоду или при внезапно налетевшем шквале корабли, имея единственным движителем паруса, площадь которых в штормовую погоду приходилось уменьшать до минимума, а иногда и совершенно оголять мачты, лишались возможности маневрировать. Они двигались туда, куда бросала их разбушевавшаяся стихия.

Если судно находилось близ берега, то в большинстве случаев шторм выбрасывал его на мель или прижимал к скалистому берегу. Прочность деревянного корабля при посадке на каменистое дно быстро нарушалась.

Удары о грунт ро-
связь деревянн
На земном ш
нов. Дурную сл
себе Бискайск
судоходства сво
эль-Мандебский
туманные бере
дальневосточн
Опасности и пр
тяжелым являет
лабиринте мног
опоясывающих
ные фиордами.
бывают туманы,
коварны и откр
и Португалии.
Среди трудно
шара имеются д
вестны морякам

Сотни больш
всех морских стр
лива Ла-Манш.
Английским кана
судоходства на земно
Трудно и опа
ливные и отливн
берегов Англии и
и достигают боль
которые тяжелой
скалистые берега
западные шторм
вание, — это нап
вально кишит су
правлениях.
Издавна Англ
ским кладбищем
ся на его дне. Ос
лива, в районе о
Корнуэлла, у мы

Удары о грунт разбивали штевни и основную продольную связь деревянного судна — киль.

На земном шаре немало опасных для плавания районов. Дурную славу среди моряков всех стран снискал себе Бискайский залив — родина бурь. Опасны для судоходства своими рифами и мелями Магелланов и Бабель-Мандебский проливы, берега Флориды, скалистые и туманные берега Аляски. Наиболее опасные места в дальневосточных морях — пролив Лаперуза с Камнем Опасности и проливы Курильских островов. Трудным и тяжелым является плавание в Норвежских шхерах — лабиринте многочисленных островов, скал и камней, опоясывающих узкой полосой морские берега, изрезанные фиордами. Особенно опасны они зимой, когда здесь бывают туманы, изморози, пурга и снегопад. Не менее коварны и открытые океанским штормам берега Испании и Португалии.

Среди труднопроходимых районов на карте земного шара имеются десятки мест, которые с давних пор известны морякам как «кладбища кораблей».

Туманы Английского канала

Сотни больших и малых торговых судов под флагами всех морских стран мира ежедневно бороздят воды пролива Ла-Манш. Этот пролив, называемый британцами Английским каналом, — самое оживленное место судоходства на земном шаре.

Трудно и опасно плавание в водах Ла-Манша. Приливные и отливные течения, отражаясь от извилистых берегов Англии и Франции, расходятся в разные стороны и достигают большой силы. Здесь бывают густые туманы, которые тяжелой пеленой на целые дни заволакивают скалистые берега. Нередки в канале западные и северо-западные штормы. Но главное, что затрудняет здесь плавание, — это напряженность судоходства. Ла-Манш буквально кишит судами, движущимися в различных направлениях.

Издавна Английский канал считался гигантским морским кладбищем кораблей. Десятки тысяч судов покоятся на его дне. Особенно много их в западной части пролива, в районе островов Силли, скалистого побережья Корнуэлла, у мысов Лендз Энд и Лизард; у острова

Ушант, расположенного около северо-западной части Франции. С этими географическими названиями связаны крупнейшие морские катастрофы. Туман, течения, стихийные силы и ошибки судоводителей являлись причиной гибели многих судов в этих коварных местах.

Так, в 1798 году на островах Силли погиб английский семидесятичетырехпушечный линейный корабль «Коллосус». В 1810 году почти на том же месте нашел свою могилу английский военный корабль «Уайтлборд». В 1875 году на прибрежных скалах этих островов разбился большой пассажирский пароход «Шиллер». С ним погибло более трехсот человек.

В 1907 году во время тумана на скалы островов Силли со всего хода выскочила американская шхуна «Томас Лоусон». Хотя число жертв этой катастрофы было незначительным, гибель шхуны вызвала много шума в морских кругах Англии и США. Во-первых, это была единственная в мире семимачтовая шхуна, ее полная вместимость превышала 5000 регистровых тонн. Во-вторых, судно имело «роковое название». Дело в том, что при спуске со стапеля в 1902 году ее окрестили именем американского писателя Томаса Лоусона, который выпустил в свет книгу «Пятница — тринадцатое число». Многие газеты с восторгом отмечали «свершение судьбы» этого судна, когда стало известно, что оно погибло именно в пятницу 13 декабря 1907 года.

По количеству кораблекрушений мыс Лизард не уступает коварным островам Силли. В 1807 году у западной оконечности мыса погиб английский фрегат «Ансон». Настоящей трагедией для англичан явилась гибель на скалах Лизарда парохода «Оушн Хоум» в 1856 году. В 1913 году здесь сел на мель английский четырехмачтовый корабль «Кромандейл». Судно было разбито зыбью и уже через неделю от него не осталось даже обломков. В 1924 году на мыс в одной миле от маяка налетел английский грузовой лайнер «Бардик». Через некоторое время его с огромным трудом удалось снять с камней. В 1929 году здесь же погиб греческий пароход «Архангел».

К северо-востоку от мыса Лизард расположены скалы Монакл. Здесь тоже погребены многие суда. В 1809 году на скалах погиб английский военный корабль «Примроз». Из ста двадцати одного человека его коман-

Семимачтовая шх

ды спасся только
скалы Монакла
роход «Мохеган

ловек.
Немало судов
Наиболее крупн
английских паро
«Трифоллум» в
большой зыби и
в груды обломко

Средняя и во
же изобилуют по
на которых наш
В середине п
находится небол
его скалах погиб

Во время этой
5В Л. Н. Скрягин



Семимачтовая шхуна «Томас Лоусон» имела роковое название

ды спасся только один. В 1898 году во время тумана о скалы Монакла разбился большой четырехмачтовый пароход «Мохеган». Число жертв составило сто шесть человек.

Немало судов затонуло и в районе мыса Лендз Энд. Наиболее крупные кораблекрушения здесь — это гибель английских пароходов «Сити оф Кардиф» в 1912 году и «Трифолиум» в 1914 году. Последний сел на камни при большой зыби и через несколько часов был превращен в груды обломков.

Средняя и восточная части Английского канала также изобилуют подводными скалами, банками и мелями, на которых нашли свою гибель многие суда.

В середине пролива, ближе к французскому берегу, находится небольшой островок Гернсей. В 1807 году на его скалах погиб английский военный корабль «Бореас». Во время этой катастрофы из ста девяноста пяти че-

ловек команды остались живы только шестьдесят восемь.

Не меньшей трагедией явилась гибель в 1899 году английского парохода «Стелла», который поддерживал регулярное сообщение между островом Гернсей и Саутгемптоном. Пароход погиб на пути в Англию на скалах в районе маяка Нидлз. Из ста восьмидесяти девяти человек, находившихся на борту «Стеллы», спаслись восемьдесят четыре.

Время от времени в Ла-Манше свирепствуют западные и северо-западные штормы. Они также погубили немало судов, которые нашли свою могилу вдали от берегов. Особенно много жертв было во времена парусного флота. Так, 16 мая 1800 года в шторм затонул английский военный корабль «Тромпеуз». Из восьмидесяти шести находившихся на его борту моряков спаслось только трое. В этот же день в канале пошел ко дну еще один английский корабль «Райллеур». Его команда, состоявшая из семидесяти шести человек, погибла. В 1805 году во время шторма затонул английский военный корабль «Хоук». Ни один человек из девяноста шести членов его команды не спасся. В 1810 году со всем экипажем в девяносто пять человек погиб английский военный корабль «Сателлит». В 1838 году шквалом был опрокинут английский военный корабль «Пинчер». Судно пошло на дно со всем экипажем.

Еще большую, чем штормы, опасность для судоходства представляют в Ла-Манше туманы. Они являются причиной не только посадок судов на прибрежные скалы и подводные рифы, но и одной из основных причин столкновений судов, а это — наиболее тяжелый вид морских аварий. Часто столкновение приводит к разрушениям судов и нередко кончается гибелью одного из них, а иногда и обоих.

При исключительной напряженности судоходства в водах Английского канала столкновения происходят и при нормальной видимости.

В 1856 году клиппер «Джозефина Уиллис», направлявшийся из Лондона в Новую Зеландию, во время тумана налетел на английский колесный пароход «Мангертон». Через несколько минут пароход затонул. При этом погибло около ста человек.

В 1866 году столкнулись военный винтовой шлюп

десят во-

99 году
рживал
и Саут-
скалах
яти че-
ись во-

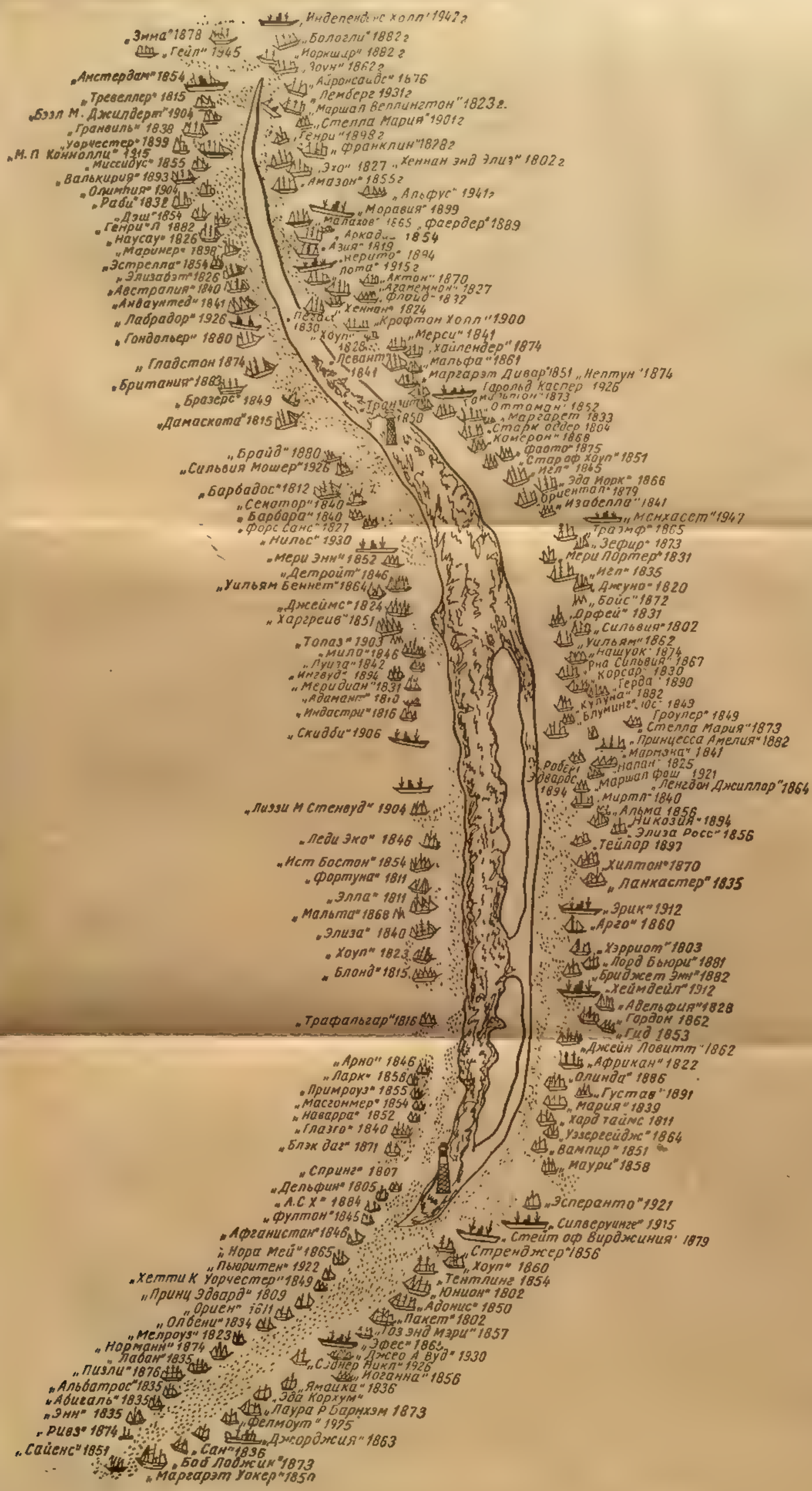
запад-
или не-
т бере-
русного
ийский
шести
только
е один
остояв-
05 году
орабль
нов его
и в де-
орабль
т анг-
на дно

доход-
ияются
скалы
столк-
орских
ениям
их, а

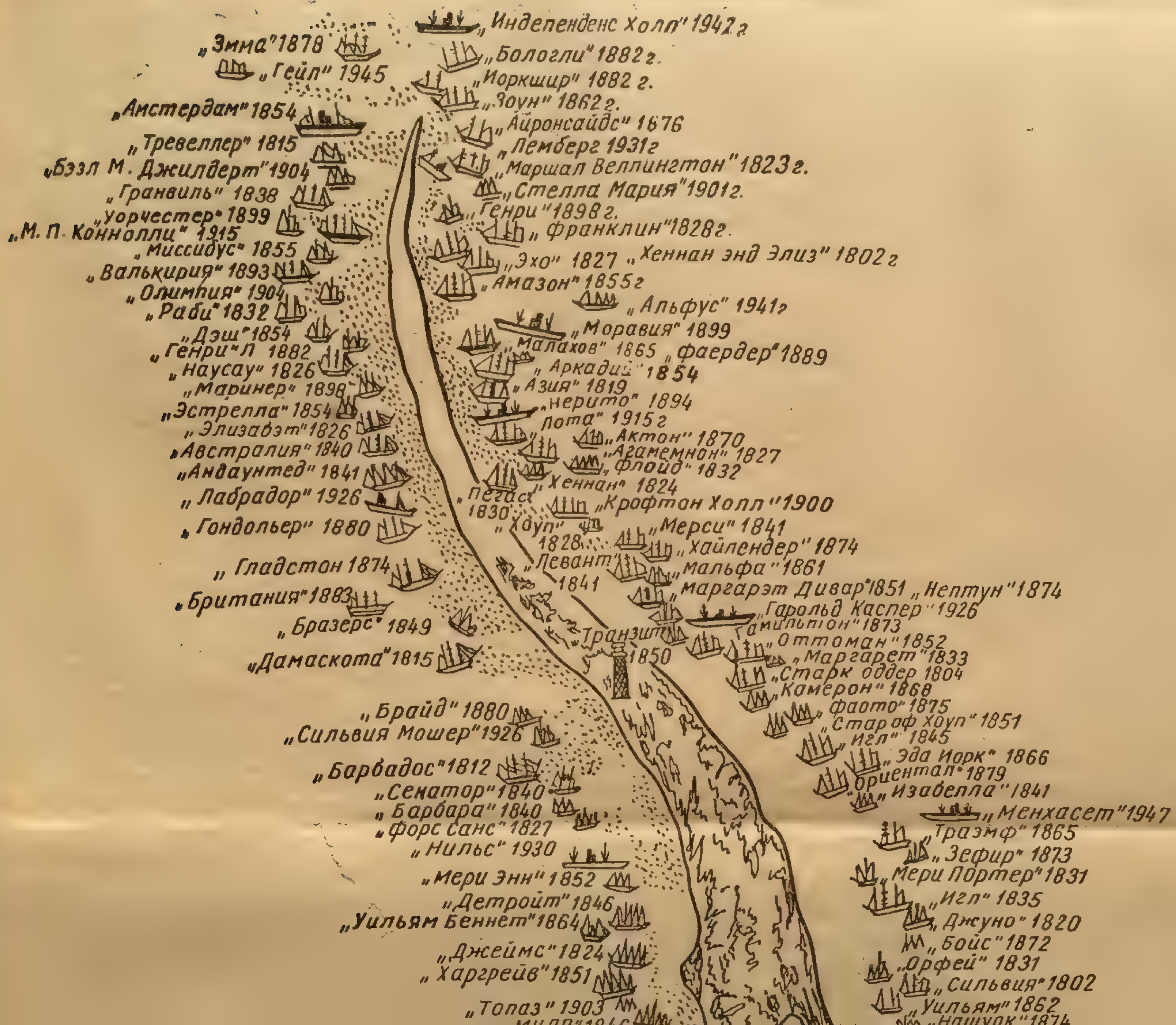
тва в
дят и

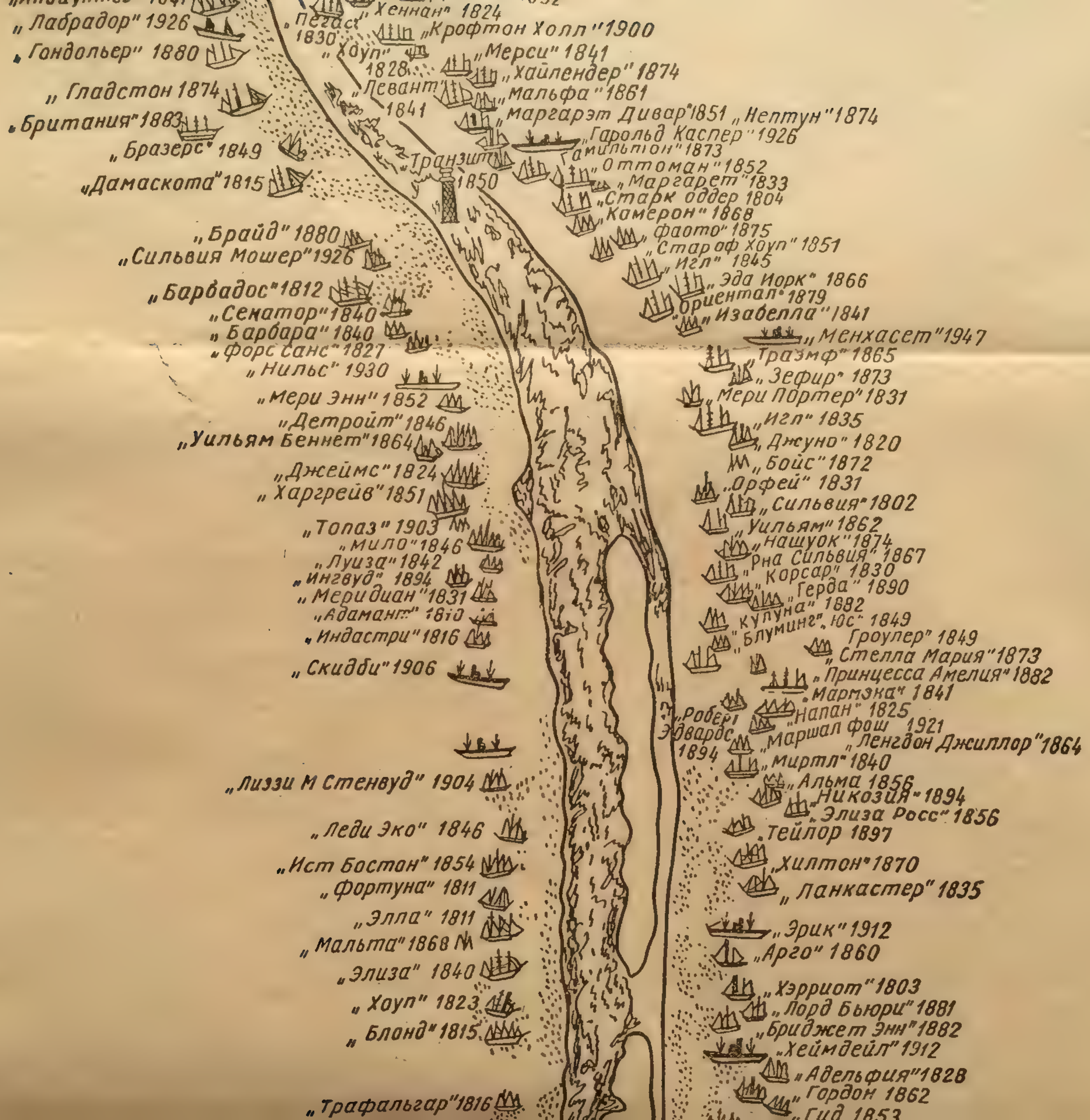
аправ-
мя ту-
ангер-
и этом

шлюп



Более пятисот судов нашли могилу у острова Сейбл





„Топаз" 1903
„Мило" 1846
„Луиза" 1842
„Ингвуд" 1894
„Меридиан" 1831
„Адамант" 1810
„Индастри" 1816
„Скидби" 1906

„Лиззи М Стенвуд" 1904

„Леди Эко" 1846
„Ист Бостон" 1854
„Фортуна" 1811
„Элла" 1811
„Мальта" 1868
„Элиза" 1840
„Хоуп" 1823
„Блонд" 1815

„Трафальгар" 1816

„Арно" 1846
„Ларк" 1858
„Примроуз" 1855
„Масгонмер" 1854
„Наварра" 1852
„Глазго" 1840
„Блэк даг" 1871

„Спринг" 1807
„Дельфин" 1805
„А.С.Х." 1884
„Фултон" 1845

„Афганистан" 1846

„Нора Мей" 1865

„Пьюритен" 1922

„Хетти К. Уорчестер" 1849

„Принц Эдвард" 1809

„Ориен" 1611

„Сильвия" 1802
„Уильям" 1862
„Нашуок" 1874
„Рна Сильвия" 1867
„Корсар" 1830
„Герда" 1890
„Кулуна" 1882
„Блуминг" Юс" 1849
„Гроулер" 1849
„Стелла Мария" 1873
„Принцесса Амелия" 1882
„Мармэка" 1841
„Напан" 1825
„Маршал Фош" 1921
„Ленгдон Джиллор" 1864
„Миртл" 1840
„Альма" 1856
„Никозия" 1894
„Элиза Росс" 1856
„Тейлор" 1897
„Хилтон" 1870
„Ланкастер" 1835
„Эрик" 1912
„Арго" 1860
„Хэрриот" 1803
„Лорд Бьюри" 1881
„Бриджет Энн" 1882
„Хеймдейл" 1912
„Адельфия" 1828
„Гардон" 1862
„Гид" 1853
„Джсейн Ловитт" 1862
„Африкан" 1822
„Олинда" 1886
„Густав" 1891
„Мария" 1839
„Хард таймс" 1811
„Уэзергейдж" 1864
„Вампир" 1851
„Маури" 1858

„Эсперанто" 1921

„Силверуинге" 1915

„Стейт оф Вирджиния" 1879

„Стренджер" 1856

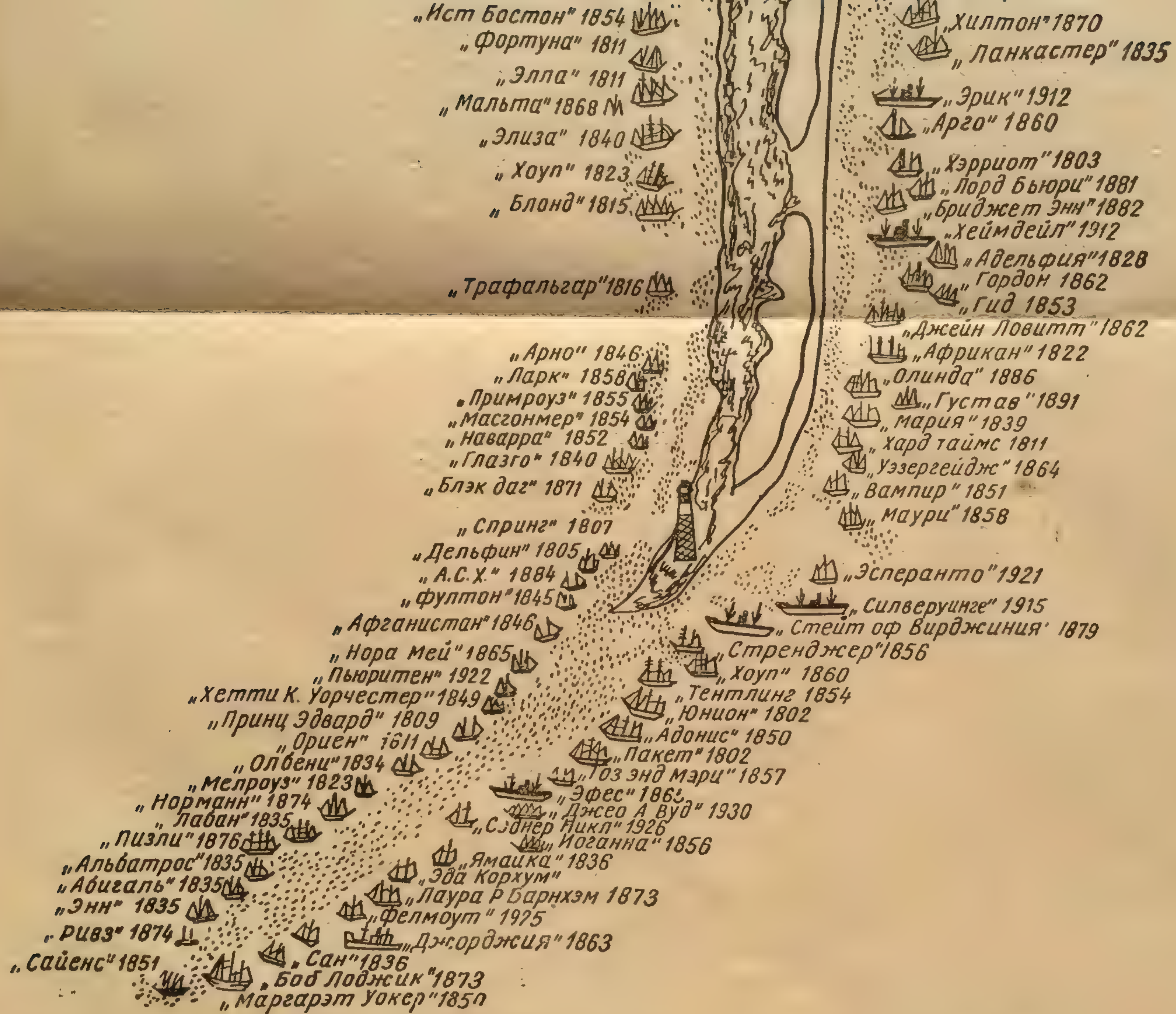
„Хоуп" 1860

„Тентлинг" 1854

„Юнион" 1802

„Адонис" 1850

„Пакет" 1802



«Амазон» и по-
держивал регу.
Антверпеном. «
военного кораб.
вонзился в бор-
няться водой. С
спастись на «А
лось на плаву:
носовой части к

Через несколько
с поверхности в
этих судах удал

В 1873 году
борт английско
стоявшего на я
нул через двадц
триста человек.

В 1878 году
устья Темзы, пр
ми пароходами
вое было факти
тально пошло к
мощи, из дев
двухсот.

В 1887 году
судном затонул
ло сто тридцать

В 1895 году
В январе этого
пробоину от ан
сколько минут з
борту немецкого
лись всего пять
том того же год
оф Тауэр» и фр
Подводный тар
сажирского пар
надцать минут.
несколько сот п
в Европу. Боль

В 1928 году
несс, в тумане
судно «Товари

5В

«Амазон» и почтовый пароход «Оспрей», который поддерживал регулярное сообщение между Ливерпулем и Антверпеном. «Оспрей» не успел проскочить перед носом военного корабля, и острый подводный таран последнего вонзился в борт парохода. Судно начало быстро наполняться водой. Охваченные паникой пассажиры пытались спастись на «Амазоне». Но и это судно недолго оставалось на плаву: таран шлюпа при ударе обломился, и в носовой части корпуса образовалась огромная пробоина. Через несколько минут «Амазон», как и «Оспрей», исчез с поверхности вод пролива. Не многим находившимся на этих судах удалось спастись в шлюпках.

В 1873 году испанский пароход «Мурильо» пробил борт английского пассажирского парохода «Нортфлит», стоявшего на якоре у мыса Данджнесс. Последний затонул через двадцать минут. Число жертв составило почти триста человек.

В 1878 году в восточной части канала, недалеко от устья Темзы, произошло столкновение между английскими пароходами «Принцесса Алиса» и «Бауэл Касл». Первое было фактически разрезано на две части и моментально пошло ко дну. Несмотря на быстрое оказание помощи, из девятисот человек спаслись только около двухсот.

В 1887 году в результате столкновения с неизвестным судном затонул голландский пароход «Шолтен». Погибло сто тридцать человек.

В 1895 году произошло два крупных столкновения. В январе этого года немецкий лайнер «Эльба» получил пробоину от английского парохода «Крати» и через несколько минут затонул. Из четырехсот находившихся на борту немецкого парохода пассажиров и экипажа спаслись всего пять пассажиров и пятнадцать моряков. Летом того же года столкнулись английский лайнер «Сити оф Тауэр» и французский броненосец «Адмирал Бонье». Подводный таран броненосца пробил правый борт пассажирского парохода, который пошел ко дну через пятнадцать минут. На борту «Сити оф Тауэр» находилось несколько сот пассажиров, следовавших из Вашингтона в Европу. Большая часть из них погибла.

В 1928 году в Ла-Манше, недалеко от мыса Данджнесс, в тумане столкнулись советское учебное парусное судно «Товарищ» и итальянский пароход «Алькантара».



Носовая часть парохода «Дюк оф Йорк» была отрезана при столкновении

Вместо того, чтобы уступить в момент сближения паруснику дорогу, итальянский пароход нарушил международные правила плавания, резко повернув вправо, пытаясь пересечь курс «Товарища». Несмотря на то, что на «Товарище» немедленно положили руль право на борт, столкновения избежать не удалось. Пароход, получив сильный удар в левый борт, быстро затонул со всем экипажем, за исключением случайно спасшегося кочегара.

7 мая 1936 года в канале произошло сразу два столкновения. В этот день в районе порта Остенда немецкий лайнер «Нью-Йорк» потопил голландский пароход «Альфард». Другой немецкий лайнер «Колумбус» во время тумана столкнулся с итальянским пароходом «Антонетта Лауро». Оба судна получили значительные повреждения. Но на этот раз дело обошлось без человеческих жертв.

В мае 1953 года во время тумана английский морской паром «Дюк оф Йорк», совершавший регулярные рейсы между пунктами Хук оф Голланд и Гарвич, был перерезан на две части американским грузовым пароходом «Гаити Виктори», который шел на большой скорости.

Столкновение
парома
вая часть
тись на ос
сколько ч
В 1957
кер «Нох
канир».
жар, и в
гибло де
В том
рова Уай
тумане с
На обоих
пришлось
столкнове
и были н
цать чело

Нет н
вений. Л
ших кора
водах по
причиной
Особо
вынужде
ровой во
вех и бу
многие и
глубинах
берегам
погибши
Гудвин.

Мели
сточной
южнее у
под четы
нии один
нажается
действи
раз в сут

Столкновение произошло в тот момент, когда на борту парома находилось более четырехсот пассажиров. Носовая часть быстро затонула. Пассажирам удалось спастись на оставшейся на плаву кормовой части судна. Несколько человек было убито в момент столкновения.

В 1957 году в Ла-Манше столкнулись шведский танкер «Иоханнисус» и панамский грузовой пароход «Бакканиир». В момент удара судов на танкере возник пожар, и в разлившейся вокруг судов горячей нефти погибло девятнадцать моряков.

В том же году при входе в Ла-Манш со стороны острова Уайт либерийский танкер «Сони Поинт» в густом тумане столкнулся с греческим пароходом «Иоаннис». На обоих судах от удара начался пожар, и экипажам пришлось искать спасения в шлюпках. В результате столкновения оба судна получили сильные повреждения и были надолго выведены из эксплуатации. Четырнадцать человек погибли, и двадцать были тяжело ранены.

Нет необходимости продолжать этот список столкновений. Ла-Манш поистине огромное кладбище затонувших кораблей всех стран мира и различных эпох. В этих водах покоятся столько судов, что нередко они являются причиной новых аварий и кораблекрушений.

Особое внимание на безопасность плавания в проливе вынуждены были обратить англичане после второй мировой войны. При подходах к английским портам сотни вех и буйев ограждали места торпедированных судов, многие из которых затонули на фарватерах на малых глубинах. До сих пор в некоторых местах Ла-Манша по берегам можно видеть торчащие из воды мачты и трубы погибших судов. Но особенно много их в районе мелей Гудвин.

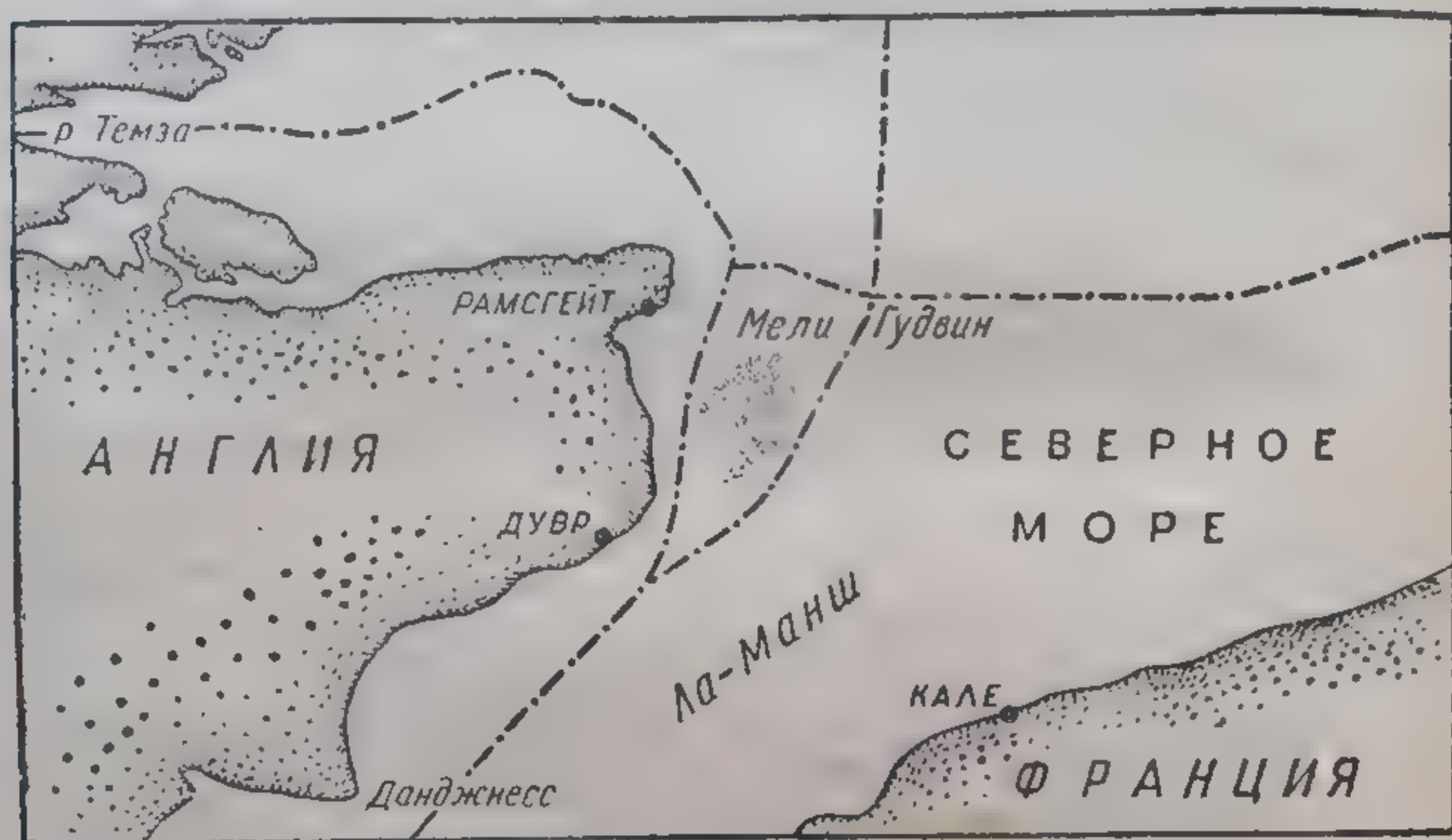
„Пожиратель кораблей“

Мели Гудвин расположены в шести милях от юго-восточной оконечности острова Великобритании, немного южнее устья Темзы. Во время прилива они скрываются под четырехметровым слоем воды. В отлив на протяжении одиннадцати миль с юго-востока на северо-запад обнажается двухметровый слой сухого твердого песка. Под действием мощных переменных течений мели несколько раз в сутки меняют свою конфигурацию. К юго-западной

части мелей прилегает обширный район с глубинами менее десяти метров; у восточного края действует сильное течение.

Причина образования мелей Гудвин до сих пор остается неясной. Одни английские геологи утверждают, что мели образовались в результате эрозии дна, другие считают причиной действие подводных течений, намывающих песок.

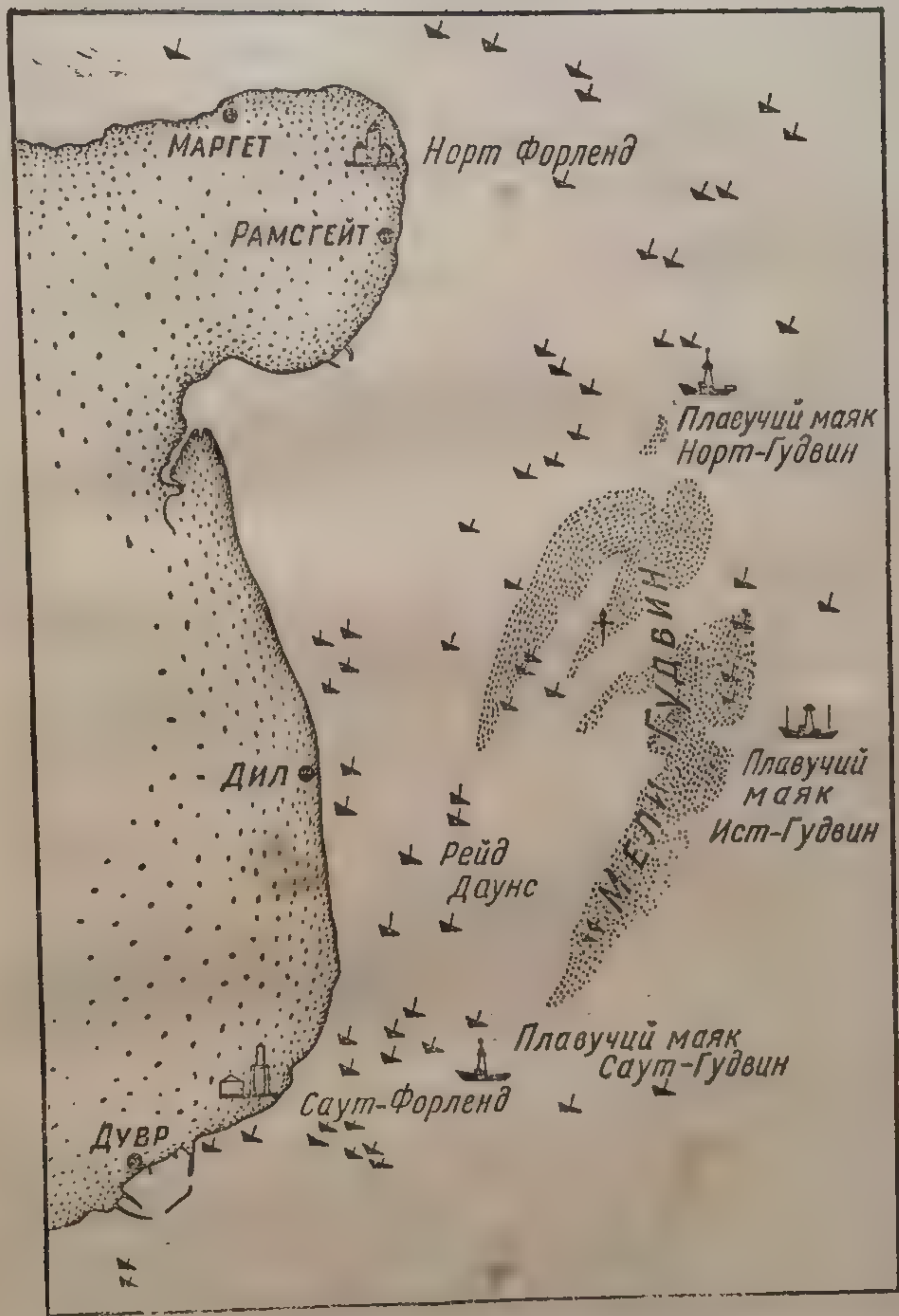
Известный английский геолог Чарльз Лайел полагает, что несколько тысячелетий назад на месте мелей



У входа в Ла-Манш с востока лежат обширные мели

находился остров. Об этом же упоминает и одна старинная английская легенда. В ней говорится, что несколько тысяч лет назад на месте мелей находился красивый и плодородный островок Ломеа, принадлежавший владельцу Западной Саксонии графу Гудвину. За тяжкие грехи «бог наказал» графа, и однажды остров ушел под воду, а на его месте образовалась огромная мель.

Другая старинная английская легенда рассказывает, что после смерти графа Гудвина остров перешел во владение церкви в Гастингсе. Так как с восточной стороны сильное течение непрерывно размывало остров, церковь собрала с прихожан деньги на постройку защитной дамбы. Однако эти деньги были истрачены церковниками на строительство тендерденовской колокольни, которая и до сих пор стоит в 15 милях от Гастингса. Остров Ломеа,



Многочисленные жертвы «пожирателя кораблей» — мелей Гудвин

оставшись незащищенным, вскоре был размыт и скрылся под водой.

Английские моряки дали мелям очень меткое и заслуженное название — «пожирателей кораблей». И действительно, на протяжении двух тысячелетий этот район является местом постоянных кораблекрушений. В зыбучих и обманчивых песках покоятся галеры Юлия Цезаря, который когда-то со своим многочисленным войском высадился у города Дил (севернее Дувра) и захватил Британию.

Глубоко в песках лежат остовы острогрудых судов норманнов, галионы «Непобедимой Армады», быстроходные пиратские бриги и бригантины XVIII века, английские фрегаты и барки, океанские лайнеры и транспорты. Мели Гудвин не считались ни со временем, ни с размерами судов.

В эпоху парусного флота корабли во время сильных восточных ветров находили убежище между мелью и английским берегом. В этом случае зыбучие пески были как бы волноломом и служили надежной защитой от шторма. Но если ветер неожиданно менял направление и шторм шел с юга, то стоявшим у западной оконечности мелей судам грозила почти неминуемая гибель — их срывало с якорей и несло прямо на пески. Так, в ночь с 26 на 27 ноября 1703 года здесь погибла английская военная эскадра под командованием адмирала Бьюмонта. Тринадцать первоклассных кораблей находились на якорной стоянке у города Дил. Южным штормом они были сорваны с якорей и выброшены на мель. Англия лишилась трех тысяч отборных моряков и своих лучших кораблей: «Стирлинг Касл», «Ресторейшн», «Мэри», «Нортумбелрленд» и др. Спаслись всего восемьдесят человек.

В течение многих веков мели Гудвин не были изучены и оставались без всякого навигационного ограждения. Попав в шторм или заблудившись здесь в тумане, парусные корабли часто оказывались в безвыходном положении. Если судно садилось на мель во время большой воды и его не удавалось вовремя снять, то с первым же отливом его корпус полностью оказывался над водой.

Каждый очередной прилив все больше и больше заносил корпус обреченного корабля песком, и снять его уже не представлялось возможным.

Если
его учас
на борт
ный кор
Ост-Инд
пятьюде
же обст
ского А
моряков
Позн

своевре
лей». О
английс
спасате
недовол
ков зан
грабеж
давалос
ровых
ботка.

В сл
следую

5 де
рателя
рабль «
ции в
месту
прежде
ему «у

Он
ше бук
внима
находя
на пог
чел уб
щить
шлюп
быстро
погиб.

Ан
попыт
плава
XVIII

Если судно оказывалось на мели во время шторма, то его участь решалась еще быстрее: судно опрокидывало на борт и заливало водой. Так, в ноябре 1802 года парусный корабль «Фригейда», принадлежавший голландской Ост-Индской компании, погиб на мелях с четырьмястами пятьюдесятью членами экипажа. При таких же обстоятельствах в 1805 году погиб транспорт английского Адмиралтейства «Аврора» и вместе с ним триста моряков.

Позже использование паровых буксиров позволило своевременно вырывать жертвы у «пожирателя кораблей». Однако появление буксирных пароходов, которые английское Адмиралтейство приписало к близлежащим спасательным станциям в районе мелей Гудвин, вызвало недовольство со стороны местных жителей, испокон веков занимавшихся спасением севших на мель судов или грабежом брошенного имущества. Из рода в род передавалось это своеобразное ремесло. Появление же паровых буксиров лишало местных жителей верного заработка.

В связи с этим на мелях Гудвин однажды произошел следующий случай.

5 декабря 1872 года у западной оконечности «пожирателя кораблей» сел на мель английский парусный корабль «Сорренто». На помощь ему со спасательной станции в Рамсгейте направился паровой буксир. Подходя к месту аварии, капитан буксира получил грозное предупреждение от местных жителей, которые предложили ему «убраться восвояси».

Они на двух шлюпках подошли к «Сорренто» раньше буксира. Однако капитан не обратил на это послание внимания. Тогда одна из шлюпок подошла к буксиру, и находящиеся на ней люди перерезали трос, заведенный на погибающий «Сорренто». Паровой спасатель предпочел убраться восвояси. Попытка местных жителей стащить «Сорренто» с мели путем завошки якорей на двух шлюпках ни к чему не привела. Начавшийся шторм быстро решил судьбу английского парусника, и он погиб...

Англичане издавна вынуждены были предпринимать попытки хоть в какой-то степени обеспечить безопасность плавания в районе «пожирателя кораблей». Еще в конце XVIII века на близлежащем мысе Норт-Форленд было

сооружено деревянное строение, на крыше которого по ночам жгли костер. В начале XIX века по предложению английского адмирала Кохрэйна пытались в центре мелей сделать каменное основание для башни маяка. Но грунт оказался очень рыхлым и фундамент заложить не удалось.

В 1874 году в районе мелей был установлен плавучий маяк Гудвин. Здесь он простоял почти двадцать лет.

Лишь в конце прошлого века «пожиратель кораблей» был полностью огражден. Мели с севера, востока и юга окружены плавучими маяками, носящими название соответствующих частей света. Помимо этих трех маяков, оборудованных подводными колоколами, мощной туманной сигнализацией и радиотелефоном, мели Гудвин ограждены десятью буями.

Но, несмотря даже на эти мероприятия, полностью укротить «пожирателя кораблей» так и не удалось. Отчасти в этом виновато английское Адмиралтейство, которое во время второй мировой войны издало правило о том, что все торговые суда англичан и союзников обязаны заходить на рейд Даунс для получения информации перед прохождением минных полей Северного моря. Это правило, известное под названием «Правило о маршрутной информации северо-восточного побережья», действовало некоторое время и после войны. Таким образом, сотни судов вынуждены были подходить почти вплотную к мелям Гудвин, хотя их курс и не вел в английские порты. Из-за этого во время войны на мелях погибли десятки первоклассных транспортов.

Когда окончилась война и минные поля Северного моря были уничтожены, это правило отменили. Однако кораблекрушения и аварии на мелях Гудвин не прекратились. За один лишь 1946 год «пожиратель кораблей» поглотил двенадцать крупных морских транспортов! Причиной гибели этих судов явилась, как говорится, «плохая морская практика». Виноваты были сами судоводители. Многие капитаны, следуя из Атлантики проливом Ла-Манш в Лондон и стараясь успеть войти в доки с первым приливом, выбирали опасный маршрут между юго-восточной оконечностью Англии и мелями Гудвин. Это сокращало рейс почти на два часа и значительно экономило время, которое уходило на ожидание очередного прилива.



Пароход «Гелена Моджеска» оказался на мели



То же судно спустя четыре дня

Оказывались и такие смельчаки, которые, не взяв лоцмана, выбирали этот маршрут и в ночное время, хотя в лоции особо предупреждалось, что плавание здесь в ночное время не рекомендуется. Больше всего таким лихачеством отличались американские капитаны, считавшие, что эти воды вполне безопасны. В результате из двенадцати судов, погибших на мелях в 1946 году, пять были американские.

Расскажем о наиболее крупных кораблекрушениях, которые произошли в этом районе за последний период. 30 января 1946 года американский транспорт «Ларэй Виктори», направляясь с грузом зерна из Балтиморы в Бремен, оказался на мели в пяти милях к северо-западу от плавучего маяка Саут-Гудвин. Через несколько часов судно переломилось пополам. Экипажу удалось спастись.

12 сентября 1946 года американский грузовой пароход «Гелена Моджеска» типа «Либерти», следуя из Дила в Бремерхафен, сел на мель у южной оконечности «пожирателя кораблей». Спустя четыре дня, когда восемь буксиров начали стаскивать судно с мели, в его корпусе образовалась трещина и вскоре оно переломилось на две части. Стоимость погибшего груза оценивалась в семьсот пятьдесят тысяч фунтов стерлингов. Капитан парохода, боясь ответственности, застрелился.

В январе 1948 года итальянский грузовой пароход «Сильвия Онорато» полной вместимостью 2330 регистровых тонн сел на мель в северной части Гудвина. Попытки спасти судно продолжались двое суток, но ни к чему не привели. Корпус парохода, груженного тремя тысячами тонн графита, переломился пополам.

В январе 1952 года на мель Гудвин сильным штормом был выброшен французский лесовоз «Аген» полной вместимостью 4185 регистровых тонн. Через несколько часов его постигла та же участь.

Перелом корпуса судна в приведенных выше примерах — не случайное совпадение. Это, за редким исключением, определенная закономерность при посадке судна на мели Гудвин. Дело в том, что первый прилив образует у средней части корпуса с одного борта насыпь, отлив же вымывает значительное количество песка из-под носа и кормы. Так повторяется несколько раз. Наконец, настает такой момент, когда нос и корма, не имея под собой опоры, провисают.



«Сильвия Онорато» попала на мели Гудвин



Шторм и песок решили ее участь



Две половины лесовоза «Аген» представляли печальное зрелище

Если судно тяжело загружено, то оно переламывается быстрее. В этом заключается одна из опасных особенностей «пожирателей кораблей».

Сколько же судов погибло на мелях Гудвин?

Точная цифра кораблекрушений не установлена. Интересно высказывание по этому поводу одного английского обозревателя, который писал:

«Если бы можно было поднять все суда, погибшие на мелях Гудвин в течение последних двух столетий, то полученной стоимости их, пожалуй, хватило бы, чтобы выплатить национальный долг Англии».

Стоимость погибших судов англичане округляют до миллиарда фунтов стерлингов, а число человеческих жертв, по их подсчетам, составляет пятьдесят тысяч человек.

Во время отлива на чудовищном морском кладбище из воды торчат сломанные мачты, трубы и ржавые корпуса, ставшие невольными свидетелями новых кораблекрушений. Бывали и такие дни, когда в объятия зыбучих песков Гудвина попадали сразу два, а то и три судна.

Здесь даже встречаются суда, носящие одинаковое название, но погибшие в разное время. В 1909 году на

мелях
парусно-в
тридцать
гилу втор
порт водо
Индии в
Зимой

нием, что
ную жер
Гудвин),
сности пр
в Ла-Ма
последни
ландском
танкер «У
несколько

Англи
в беду та
Саут-Гуд
400 регио
жать на

мелях погиб направлявшийся из Индии четырехмачтовый парусно-винтовой пароход «Махратта», а спустя ровно тридцать лет в двухстах метрах от него нашел свою могилу второй пароход «Махратта» — современный транспорт водоизмещением 7000 тонн, который следовал из Индии в Лондон.

Зимой 1955 года англичане были потрясены сообщением, что «пожиратель кораблей» поглотил свою очередную жертву — плавучий маяк Саут-Гудвин (Южный Гудвин), в течение многих лет предупреждавший об опасности проходящие мимо суда. В ночь с 26 на 27 ноября в Ла-Манше свирепствовал один из самых сильных за последние годы штормов. Это была ночь, когда в Ирландском море переломился на две части либерийский танкер «Уорлд Конкорд» дедвейтом 31 800 тонн и погибло несколько других транспортов.

Англичанам казалось невероятным, что могло попасть в беду такое надежное сооружение, как плавучий маяк Саут-Гудвин. Его полная вместимость составляла почти 400 регистровых тонн, а якорное устройство могло удерживать на месте судно гораздо больших размеров в усло-



Последние минуты плавучего маяка Саут-Гудвин

виях двенадцатибалльного шторма. Корпус плавучего маяка, имея специальное устройство носовой части, был рассчитан на самое сильное волнение. Но тем не менее Саут-Гудвин погиб...

Сорванный с якорей маяк был замечен с самолета в 5 милях от берега. Подошедшим на помощь спасательным ботам и вертолету удалось спасти с маяка лишь одного человека. Саут-Гудвин был обнаружен опрокинутым на борт и залитым водой в шести милях к северу от своего постоянного места стоянки.

Казалось странным, почему с маяка по радио вовремя не подали сигнала бедствия и не отдали запасной якорь. На эти вопросы до сих пор никто не ответил. Единственный свидетель катастрофы маяка не мог дать объяснения, так как он был не моряком, а зоологом, командированным на Саут-Гудвин для наблюдения за перелетом птиц...

„Гнилой угол“ Атлантики

Если посмотреть на карту восточного побережья США, то на широте 35° северной можно заметить два залива: Памлико и Албемирл. Вход в заливы со стороны океана закрывает узкая длинная коса, образующая тупой угол. Вершина угла называется мысом Гаттерас. Это место считается опасным для мореплавания у восточного побережья Северной Америки.

Дующие здесь со стороны океана ветры весьма изменчивы. Особенно сильны они в период с ноября по апрель. Туманы в этом районе по своей плотности и продолжительности не уступают знаменитым туманам Английского канала.

От мыса Гаттерас в сторону океана на двенадцать миль выступает обширная мель Даймонд, образовавшаяся под действием сильных подводных течений.

С давних времен берега мыса Гаттерас являются местом кораблекрушений. Во времена парусного флота, когда этот опасный район не был огражден навигационными знаками, большая часть аварий происходила потому, что судоводители, стремясь избежать встречи с сильным северным течением, слишком близко подходили к берегу и попадали во власть песков мели Даймонд. На этой коварной мели погибло немало судов, курс которых

предусмотрели
сторону скала
носили суда
щую вход в за
Американ
за последние
две тысячи
раблекрушен
декабре 1862
ляясь в Гава
в 1877 году.

Это морс
период втор
лодки, актив
американцам
портов были
счастливым
этого года в
ские пароход
ский теплохо

От мыса
дится с особ
Флир и Ром
ках также п

Следуя в
рики от мыс
лее опасный
мерно от сор
острова Нью
дах к Нью-Й

Нью-Йорк
суда со всех
выходе из га
океанский пе
дов направля
сотен корабл

В пятидес
расположен
американског
го острова сто
же название.
ленным после
на земном ша

предусмотрительно был проложен на несколько миль в сторону океана. Свежие зимние штормы Атлантики выносили суда на песчаную косу, узкой полосой закрывающую вход в заливы Памлико и Албемирл.

Американским гидрографам достоверно известно, что за последние четыреста лет у мыса Гаттерас затонуло две тысячи двести судов. Наиболее трагичными были кораблекрушения американского броненосца «Монитор» в декабре 1862 года и парохода «Гурон», который, направляясь в Гавану, затонул с большим количеством людей в 1877 году.

Это морское кладбище значительно расширилось в период второй мировой войны. Немецкие подводные лодки, активно действовавшие в этих водах, причинили американцам немало хлопот. Десятки крупных транспортов были торпедированы в районе мыса. Наиболее несчастливым для судоходства оказался 1954 год. В мае этого года во власть мелей Даймонд попали американские пароходы «Саузерн Айлс» и «Миджет» и гондурасский теплоход «Омар Бабун».

От мыса Гаттерас на Чарлстон судоводителям приходится с особой осторожностью идти мимо мысов Лукаут, Флир и Ромаин. На прилегающих к ним песчаных банках также погибло немало судов.

Следуя вдоль восточного побережья Северной Америки от мыса Гаттерас на север, суда встречают еще более опасный для плавания район. Он простирается примерно от сороковой параллели до северной оконечности острова Ньюфаундленд. В этих водах особенно на подходах к Нью-Йорку моряка подстерегают все «семь зол».

Нью-Йорк... В этот крупнейший порт мира заходят суда со всех концов земного шара. Большая часть их при выходе из гавани берет курс на северо-восток, начиная океанский переход через Атлантику. Часть торговых судов направляется на юг и на север. Маршруты многих сотен кораблей пересекаются в районе этого порта.

В пятидесяти милях к северо-востоку от Нью-Йорка расположен небольшой остров Нантакет — колыбель американского китобойного промысла. Недалеко от этого острова стоит на якоре плавучий маяк, носящий такое же название. Район острова считается наиболее оживленным после Английского канала местом судоходства на земном шаре. Ввиду исключительной напряженности

судоходства, американцы называют этот район «Таймс Сквер Атлантики» по аналогии с самой оживленной и многолюдной площадью Нью-Йорка на Бродвее.

Столкновения — вот чего особенно опасаются судоводители, проходя мимо плавучего маяка Нантакет. На протяжении ста лет этот маяк был немым свидетелем многих тяжелых аварий. Вот наиболее трагические случаи за последние полвека.

В 1909 году здесь столкнулись лайнеры «Рипаблик» и «Флорида», о чем рассказывалось ранее. 16 мая 1934 года плавучий маяк Нантакет был разрезан на две части английским лайнером «Олимпик», который шел в тумане на большой скорости. 30 июня 1947 года уже у нового маяка в результате столкновения едва не погиб английский теплоход «Боливия». 2 октября того же года здесь столкнулись пароходы «Маасдам» и «Тоферо». И, наконец, в ночь с 25 на 26 июля 1957 года радиостанция маяка передала в эфир сообщение о том, что в 20 милях от него шведский теплоход «Стокгольм» врезался с полного хода в борт итальянского лайнера «Андреа Дориа», который шел из Генуи в Нью-Йорк. На утро уже весь мир узнал, что это тяжелое столкновение закончилось гибелью лучшего итальянского судна, считавшегося тринадцатым по величине в мире. И здесь дело не обошлось без жертв — около пятидесяти человек погибло.

Установление специальных международных маршрутов и трасс для судов, идущих в различных направлениях, несколько повысило безопасность плавания в этом районе. Однако некоторые капиталистические монополии не считаются с общепринятыми правилами безопасности, нарушают их. Угроза столкновения еще продолжает оставаться, и радиостанция плавучего маяка Нантакет время от времени извещает о новых авариях и жертвах на «Таймс Сквере Атлантики».

Так, рано утром 24 июня 1960 года во время исключительно густого тумана, радиостанция приняла сообщение о столкновении американского грузового парохода «Грин Бэй» с плавучим маяком «Амброз». Плавучий маяк затонул в течение нескольких минут. Экипажу едва удалось спастись на надувной шлюпке.

К северо-востоку от острова Нантакет лежит район постоянных туманов. Здесь у Ньюфаундлендской банки холодное Лабрадорское течение встречается с теплым,

течением
чиной обр
рые по св
ского кан
пролива К
фаундленд
правило,
мени.
Жесток
В течение
занимают
ловину вс
правило, п
Морист
ны высоты
Немало
берегов по
цию этого
графически
береговой л
дания, Мы
Моряка, Ри
Надежды,
рифов, ост
судов.
Особенн
да в залив
судов. Кора
дались чел
английском
человек ком
лийские суд
«Акрон» в I
всем экипаж
Точное к
Шотландии
теля-марини
живными мат
судоходства
сот крупных
нием на скал
ду английско
лось в перво

течением Гольфстрим — это в основном и является причиной образования густых и длительных туманов, которые по своей плотности не уступают туманам Английского канала. В районе полуострова Новая Шотландия, пролива Кабота, залива Св. Лаврентия и острова Ньюфаундленд они наиболее часты с июня по август и, как правило, занимают в этот период третью часть времени.

Жестокие штормы в этих водах — обычное явление. В течение сентября и октября ветры силой семь баллов занимают четвертую часть, а с ноября по март почти половину всего времени. Средняя сила ветра зимой, как правило, пять-шесть баллов.

Мористее Ньюфаундлендской банки отмечались волны высотой даже до шестнадцати метров.

Немало подводных опасностей подстерегают суда у берегов полуострова Новая Шотландия. Заглянув в лоцию этого района, можно убедиться, что целый ряд географических названий весьма метко отражает характер береговой линии: Мыс Смерти, Мыс Дьявола, Мыс Страдания, Мыс Ошибки, Мыс Мучения, Скала Мертвого Моряка, Риф Смерти, Залив Отчаяния, Залив Обманутой Надежды, Перепутанный Залив. А сколько здесь мысов, рифов, островов и бухт, носящих названия погибших судов.

Особенно опасны подходы к порту Галифакс. У входа в залив Галифакс образовалось большое кладбище судов. Кораблекрушения в этом месте обычно сопровождались человеческими жертвами. Так, в 1797 году на английском судне «Трибьюн» из двухсот сорока четырех человек команды погибли двести тридцать восемь. Английские суда «Бизи» в 1807 году, «Магнет» в 1812 году, «Акрон» в 1828 году и «Виктор» в 1843 году затонули со всем экипажем.

Точное количество кораблекрушений у берегов Новой Шотландии неизвестно. По подсчетам канадского писателя-мариниста Эдварда Сноу, который пользовался архивными материалами, с момента развития в этих водах судоходства у берегов полуострова погибло тысяча семьсот крупных судов. Наиболее тяжелым кораблекрушением на скалах Новой Шотландии была гибель в 1873 году английского лайнера «Атлантик», о чем рассказывалось в первой главе.

В ста пятидесяти милях к востоку от Новой Шотландии расположен небольшой островок Сэйбл, получивший очень меткое название «Остров погибших кораблей». Сэйбл — песчаный кочующий остров. Океан размывает его западную косу, и она постепенно исчезает под водой. Но под действием ветров и волн песок непрерывно нагромождается на восточной косе острова. Таким образом, остров передвигается на восток со средней скоростью двести тридцать метров в год. За последние двести лет остров «прошел» сорок два километра. Канадцы вынуждены были пять раз переносить западный маяк острова Сэйбл.

Изменяются также и размеры острова: в настоящее время Сэйбл на три с половиной километра длиннее, чем он был в конце прошлого века.

Сильные штормы, течения и частые туманы являлись причинами многочисленных кораблекрушений. До сих пор из песка этого острова торчат мачты и остовы разбитых судов, закончивших здесь свой рейс. Над водой возвышаются мачты и часть борта «Менхасетты», погибшей в коварных песках Сэйбла в 1947 году. Это одна из последних жертв коварного острова. Однажды песчаные дюны острова, переместившиеся под действием ветра, открыли человеческому взору остатки американского клипера, пропавшего без вести восемьдесят лет назад. Время от времени на острове находят различные предметы, относящиеся к далекому прошлому: деревянные части судов, монеты, осколки посуды, якоря и прочее. Достоверно известно, что у острова Сэйбл потерпели кораблекрушение пятьсот пять судов и погибло около десяти тысяч человек.

В середине прошлого века на острове установили два маяка и учредили спасательную станцию. До этого остров был необитаем.

Не меньшую опасность для судоходства представляют берега острова Ньюфаундленд. Почти шесть тысяч миль его береговой черты — скалы, во многих местах выступающие под водой на сотни метров в сторону моря. Угрюмы и обманчивы эти берега. Побережье острова изобилует многочисленными заливами и бухтами, весьма метко называемыми местными рыбаками «топителями».

В начале прошлого века, когда побережье Ньюфаунд-

ленда было
здесь весьма
В январе
лийский вое
ста двадцати
лем.
В октябре
при подходе
отмеченный
минут. Из т
на борту, спа
В ноябре
ский военный
команды спа
В июне
английский в
ший почти с
Следующе
Св. Лавренти
Монреалья из
менными тече
му фарватеру
ные штормы,
гационного о
тия немало
влияло на ма
ного курса. Н
расположен п
дов. Так, 15 с
терпел круше
28 июня 1814
лийский кораб
5 ноября 18
бая остров Ан
Бритэн», прина
В конце XI
острова нашли
вые пароходы
другие. Все эти
веческих жертв.
Печальна бы
да «Эвлонна», к
днище о подвод

ленда было мало изучено мореплавателями, суда гибли здесь весьма часто.

В январе 1802 года у Ньюфаундленда затонул английский военный корабль «Флай». Команда в составе двадцати одного человека погибла вместе с кораблем.

В октябре 1805 года английский транспорт «Эней» при подходе к острову наткнулся на подводный риф, не отмеченный на карте. Судно затонуло спустя несколько минут. Из трехсот сорока семи человек, находившихся на борту, спастись удалось только семерым.

В ноябре 1813 года у Ньюфаундленда погиб английский военный корабль «Твид». Из ста двадцати человек команды спаслось меньше половины.

В июне 1822 года та же участь постигла еще один английский военный корабль. Это был «Дрейк», затонувший почти со всем экипажем.

Следующее морское кладбище этого района — залив Св. Лаврентия. Район на протяжении почти 300 миль до Монреаля изобилует подводными опасностями и переменными течениями. Плавание осуществляется по узкому фарватеру. Здесь нередки туманы и длительные снежные штормы. В прошлом веке залив почти не имел навигационного ограждения. В районе залива Св. Лаврентия немало месторождений железной руды. Это влияло на магнитные компасы и уводило суда с безопасного курса. На побережье острова Антикости, который расположен перед входом в залив, погибло немало судов. Так, 15 сентября 1796 года у острова Антикости потерпел крушение английский военный корабль «Эктив». 28 июня 1814 года здесь затонул другой крупный английский корабль «Леопард».

5 ноября 1861 года во время снежного шторма, обигбая остров Антикости, на мели погиб пароход «Норт Бритэн», принадлежавший фирме «Эллан Лайн».

В конце XIX века на побережье этого злополучного острова нашли свою могилу большие английские грузовые пароходы «Титания», «Викинг», «Айдахо», «Сирс» и другие. Все эти кораблекрушения не обошлись без человеческих жертв.

Печальна была судьба английского грузового парохода «Эвлон», который в конце прошлого века пробил днище о подводные скалы у Квебека и, не успев выбро-

ситься на мель, затонул с все еще работающей машиной и вращающимися винтами.

В заливе Св. Лаврентия произошло немало столкновений судов. Так, 22 мая 1889 года здесь столкнулись идущие полным ходом пароходы «Синтия» и «Полинежиан». Суда столкнулись носами. «Синтия» затонула мгновенно. Второе судно осталось на плаву лишь благодаря прочности водонепроницаемых переборок.

Спустя четверть века после этого столкновения угрюмые берега залива стали свидетелями одного из наиболее драматичных эпизодов в истории кораблекрушений. 29 мая 1914 года канадский лайнер «Императрица Ирландии» в тумане столкнулся с норвежским пароходом «Сторстад». Огромный двухтрубный пароход оказался на дне залива через четырнадцать минут. Из тысячи четырехсот семидесяти семи человек, находившихся на борту лайнера, в холодных водах залива погибло тысяча двадцать четыре.

Говоря о трудностях плавания у северо-восточного побережья Северной Америки, нельзя не остановиться еще на одной серьезной опасности для судоходства в этом районе — плавающих ледяных горах.

„Дрейфующая смерть“

Основной поток северо-атлантических айсбергов образуется за счет ледников Гренландии, острова Канадского архипелага, Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа. Достигнув воды, ледник первое время продолжает «ползти» по дну моря. Постепенно, когда глубина возрастает настолько, что она становится близкой к толщине ледника, последний как бы всплывает на поверхность моря. Чем дальше от берега, тем выше всплывает ледник и тем больше его край подвергается воздействию волн. Появляются трещины, которые приводят к разлому краев ледника.

С гулом и грохотом оторвавшаяся ледяная масса, несколько раз перевернувшись и уравновесившись в воде, начинает плыть. Так рождается айсберг — плавучая ледяная гора, достигающая иногда огромных размеров.

По внешнему виду айсберги бывают пирамидальной, гротообразной, столообразной и других, зачастую причудливых форм. Обычно высота пирамидального айсбер-

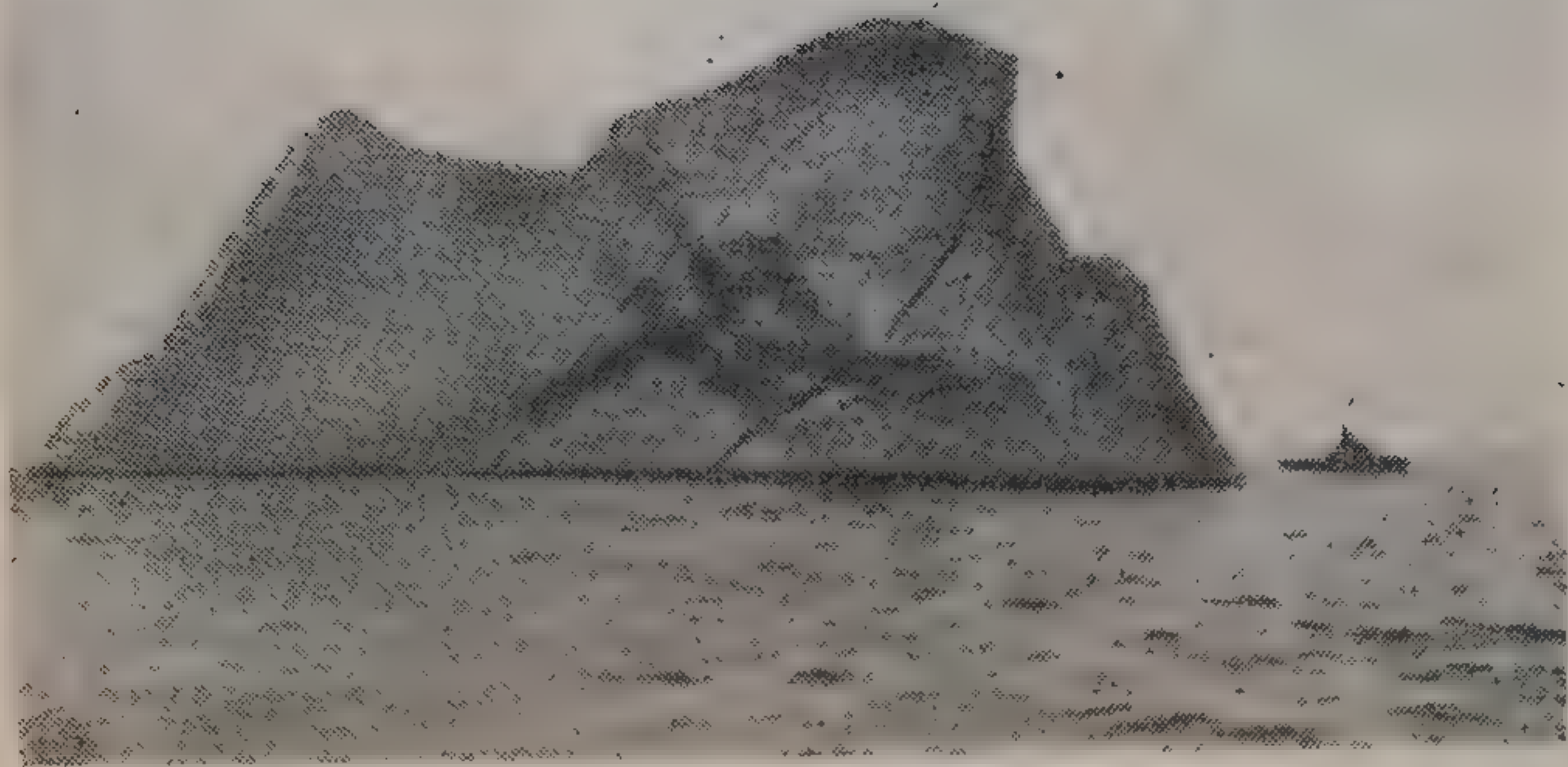
Рядом с айсб

га достигает
ров. Встреча
крупное океа
части Атланти
высотой 150

Большую
обладающие
весной из м
Продвинувши
довый поток
Ньюфаундлен
Рас поворачи
миш-Кап — н
ходства, вли
дрейф на вос

Иногда ед
ровов, то ест
к югу от Нью
трехсот пяти
сильно меняе
да до тысячи

В июне 18
барт», направ
с айсбергом у



Рядом с айсбергом судно Ледового патруля кажется игрушкой

га достигает пятидесяти метров, а длина около ста метров. Встречаются и айсберги-гиганты; рядом с ними крупное океанское судно выглядит игрушкой. В северной части Атлантики наблюдались пирамидальные айсберги высотой 150 и более метров.

Большую часть северо-атлантических айсбергов преобладающие северо-западные ветры и течения выносят весной из моря Баффина к острову Ньюфаундленд. Продвинувшись к югу вдоль побережья Лабрадора, ледовый поток дрейфует параллельно восточному склону Ньюфаундлендской банки. Одна часть потока у мыса Рас поворачивает на юго-запад, вторая от банки Флеминг-Кап — на юг, третья, наиболее опасная для судоходства, вливается в Гольфстрим и продолжает свой дрейф на восток и северо-восток.

Иногда единичные айсберги достигают Азорских островов, то есть пересекают почти весь океан. Ежегодно к югу от Ньюфаундленда выносятся в среднем около трехсот пятидесяти айсбергов. Каждый год их число сильно меняется от пятнадцати до тысячи, доходя иногда до тысячи двухсот.

В июне 1803 года английский пакетбот «Леди Гобарт», направляясь из Галифакса в Англию, столкнулся с айсбергом у северной части Ньюфаундлендской банки.

Высота ледяной горы превышала высоту мачт судна в два с лишним раза, а длина ее составляла не менее полумили. Получив сильное повреждение, судно затонуло. Экипажу и пассажирам удалось спастись в шлюпках.

29 мая 1826 года из-за столкновения с айсбергом затонул французский парусник «Натали». Из семидесяти пяти человек экипажа спаслись только семнадцать.

2 июня 1875 года английский пароход «Виксбург» водоизмещением 2485 тонн затонул в результате столкновения с айсбергом. При этом погибли сорок семь человек пассажиров и экипажа.

12 августа 1912 года, спустя четыре месяца после гибели «Титаника», у острова Белл-Айлэнд с айсбергом столкнулся пароход «Корсикан», направлявшийся из Канады в Англию.

Это судно, оказавшись среди плавающих льдов во время тумана, уменьшило скорость до 4 узлов. В момент обнаружения айсберга, который возвышался на пятьдесят метров над уровнем воды, машине был дан полный ход назад, однако столкновения избежать не удалось, и пароход форштевнем ударился о ледяную гору. Повреждения корпуса ограничились надводным бортом — наружная обшивка и набор были снесены до якорных клюзов на три метра. После установки временной поперечной переборки в носовой части судно смогло дойти до ближайшего порта.

Гибель «Титаника», столкнувшегося с айсбергом, послужила поводом для созыва в Лондоне конференции по охране человеческой жизни на море. В повестку дня этой конференции были включены вопросы обеспечения постоянного патрулирования восточных, южных и западных границ плавучего льда в Северной Атлантике, организации службы наблюдения за передвижением айсбергов в течение круглого года.

Конференция разработала текст Конвенции об охране человеческой жизни на море. Конвенция была подписана представителями большинства морских держав, в том числе и Россией, однако, в связи с первой империалистической войной, не была введена в действие.

После войны в Северной Атлантике начал свою деятельность Международный ледовый патруль, осуществ-

вляемый Бар
стников Кон
ции — ледоза
о ледовой об
ной части Ат
До учрежд
в этих водах
некоторые «не
вдвое.

После орг
судов с айсбе
плавучие ледя
опасность для

В конце 19
полной вмест
скоростью 10
на, столкнулс
бы спасти суд
доть «Флорист

3 июля 192
доизмещением
мана из зали
«Титаника». Г
метрах почти
руль судна бы
ся сильный ск
борт. Выскочи
дели скользиви
ную гору. Суд
айсберга, вско
были подготов
аварийному ра
имело серьезн
ной с борта ла
вого гребного
«Монкалм» выб
не было обнару

В апреле 19
третий день пос
но избежав стол
налетел на айсбе
капитан «Монро
судна (видно, с
6 л. н. Скрягин

вляемый Береговой охраной США на средства всех участников Конвенции. Основные задачи этой организации — ледовая разведка и своевременное оповещение о ледовой обстановке судов, плавающих в водах северной части Атлантического океана.

До учреждения Международного ледового патруля в этих водах ежегодно гибло в среднем шесть судов; в некоторые «несчастливые» годы эта цифра увеличивалась вдвое.

После организации патрулирования столкновения судов с айсбергами случаются редко, но тем не менее плавающие ледяные горы представляют еще значительную опасность для судов, особенно во время тумана.

В конце 1914 года английский пароход «Флористон» полной вместимостью 3430 регистровых тонн, следуя со скоростью 10 узлов из Квебека в Англию с грузом зерна, столкнулся с айсбергом близ Ньюфаундленда. Чтобы спасти судно и груз, капитан вынужден был посадить «Флористон» на мель у берега.

3 июля 1927 года канадский лайнер «Монкалм» водоизмещением 21 600 тонн, выходя во время густого тумана из залива Св. Лаврентия, едва избежал участи «Титаника». Гигантский айсберг был замечен в двухстах метрах почти прямо по носу судна, и несмотря на то, что руль судна был немедленно положен на борт, послышался сильный скрежет и лайнер начал валиться на левый борт. Выскочившие в панике на палубу пассажиры увидели скользившую по правому борту громадную ледяную гору. Судно, прочертив бортом о подводную часть айсберга, вскоре выпрямилось. Спасательные шлюпки были приготовлены к спуску, и команда заняла место по аварийному расписанию. К счастью, столкновение не имело серьезных последствий, если не считать содранной с борта лайнера краски и сломанной лопасти правого гребного винта. Лишь спустя сорок четыре часа «Монкалм» выбрался из ледяного поля, которое вовремя не было обнаружено Ледовым патрулем.

В апреле 1928 года канадский лайнер «Монроз» на третий день после выхода из Сент-Джонса, благополучно избежав столкновения с морским плавающим льдом, налетел на айсберг. Видя, что столкновения не избежать, капитан «Монроза» решил принять удар на форштевень судна (видно, ему вспомнился «Титаник», которому

скользящий удар айсберга прорезал борт на протяжении ста метров). Нос «Монроза» оказался вмятым на семь метров, было убито два матроса, которые в это время находились на баке, и ранено несколько пассажиров. Судно все же не погибло.

В 1933 году норвежский пароход «Сейрстад» полной вместимостью 6630 регистровых тонн, выйдя из пролива Белл-Айл и взяв курс на Роттердам, налетел на айсберг. Через несколько минут заливаемое водой судно пришлось покинуть.

В начале 1955 года английский пароход «Анна Си», выйдя в свой первый рейс, столкнулся с айсбергом, который был в три раза выше мачт судна. Столкновение произошло между Гренландией и Канадой. Получив сильное повреждение корпуса, пароход вынужден был возвратиться в Англию на ремонт.

В ноябре 1958 года датский теплоход «Элс Нильсон» полной вместимостью 1565 регистровых тонн столкнулся с айсбергом в восьмидесяти милях от южной точки Гренландии — мыса Фарвел. Судно получило очень сильные повреждения и с трудом дошло до ближайшего порта.

Через три месяца, 30 января 1959 года, в тридцати шести милях к юго-востоку от этого же мыса с айсбергом столкнулся другой датский теплоход «Ханс Хедтофт». Он погиб со всеми находившимися на нем людьми. Поскольку не осталось в живых ни одного очевидца катастрофы, все сведения об этом трагическом случае сводились к нескольким сообщениям, принятым береговыми радиостанциями с борта теплохода. Вот эти сообщения:

«Столкнулись с айсбергом в 17 часов 58 минут».

«SOS, SOS, SOS!»

«Машинное отделение наполняется водой!»

«Машинное отделение затоплено!»

«Оповестите все суда, находящиеся поблизости».

В 21 час 50 минут радист датского теплохода передал:

«Судно медленно погружается. Просьба ко всем судам — немедленно прибыть на помощь. Наше место — 59°05' северной широты и 43°00' западной долготы».

А через две минуты было принято сообщение:

«Идем ко дну...».

«Ханс»
вместимос
Судно им
дно, семь
современн
вано эле
Судно
схода (Гр
находитос
ряков и пя
капитан д
шийся от
ний опыт
Вероят
том, что с
спуске спа
ловное суд
всех к дат
с ним по р
с борта теп
рийного су
судно. Мож
волна или
вернули су
всеми люд
Поиски
велись суда
дней, но ни
Воды, гд
ходятся за
Большой
но заметить
мил. При л
жет быть об
мил. В густ
нии ста метр
лучи солнца
белая масса
перед носом
В ясную темн
расстояния, ч
волн, разбива
хождение айс
6*

«Ханс Хедтофт» был построен в 1958 году. Полная вместимость его составляла 2875 регистровых тонн. Судно имело специальные ледовые крепления, двойное дно, семь поперечных водонепроницаемых переборок и современные спасательные средства. Оно было оборудовано электронavigационными приборами.

Судно столкнулось с айсбергом на пути из Юлиансхода (Гренландия) в Коленгаген. На борту теплохода находилось девяносто пять человек, из них — сорок моряков и пятьдесят пять пассажиров. Судном командовал капитан дальнего плавания Раус Рассмуссен, считавшийся отличным судоводителем, имевшим тридцатилетний опыт плавания в полярных водах.

Вероятно, капитан «Ханса Хедтофта», уверенный в том, что судно останется на плаву, не отдал команду о спуске спасательных шлюпок и плотов. Немецкое рыболовное судно «Иоганнес Крейес», находившееся ближе всех к датскому теплоходу, пятнадцать раз связывалось с ним по радио, но ни в одном сообщении, переданном с борта теплохода, не говорилось о том, что капитан аварийного судна готовится спустить шлюпки и покинуть судно. Можно предполагать, что налетевшая большая волна или повторное столкновение с айсбергом перевернули судно и оно внезапно пошло ко дну вместе со всеми людьми.

Поиски пассажиров и экипажа датского теплохода велись судами и самолетами на протяжении нескольких дней, но никаких результатов не дали.

Воды, где совершал свой рейс датский теплоход, находятся за пределами района Ледового патруля.

Большой айсберг при нормальной видимости не трудно заметить с мачты судна за восемнадцать-двадцать миль. При легком тумане или морозящем дожде он может быть обнаружен на расстоянии не более одной-трех миль. В густом тумане айсберг едва виден на расстоянии ста метров и то при условии, если на него падают лучи солнца, при которых он предстает как светящаяся белая масса. В противном случае айсберг появляется перед носом или у борта судна, как темный призрак. В ясную темную ночь айсберг нельзя увидеть с большого расстояния, чем в четверть мили. Лишь белые гребни волн, разбивающиеся у его подножья, выдают местонахождение айсберга.

Естественно возникает вопрос: почему на теплоходе «Ханс Хедтофт», оборудованном современными электронavigационными приборами, не обнаружили айсберг при помощи радиолокатора?

Но даже самые совершенные радиолокаторы имеют весьма ограниченные возможности для обнаружения плавающей ледяной горы. Как известно, айсберги большей своей частью скрыты под водой и над поверхностью моря выступает лишь небольшая их часть.

Даже при нормальных условиях нередко бывает, что изображение айсберга на экране радиолокатора оказывается очень слабым или нечетким. Объясняется это тем, что сигнал от радиолокатора, упираясь в наклонную или небольшую площадь стороны ледяной горы, не отражается обратно к судну, а уходит в пространство.

Во время разбора дела о гибели «Ханса Хедтофта» капитан одного из датских судов заявил, что он однажды прошел рядом с айсбергом, и два судовых хорошо действующих радиолокатора не показали плавающую ледяную гору. Только после того, как айсберг оказался на траверзе и был обращен к судну другой стороной, его изображение появилось на экране.

Мыс Бурь

Мыс Бурь невозможно отыскать даже на самых подробных современных географических картах. Такого названия уже не существует. Мыс, о котором будет идти речь, называется теперь Мысом Доброй Надежды. Как известно, он расположен на юге мыса Игольного и представляет собой выступ вдающегося в море скалистого полуострова, у основания которого находится крупный африканский порт Кейптаун.

Мыс Доброй Надежды был открыт в 1488 году португальским мореплавателем Бартоломеу Диашем. Направляясь на поиски новых земель, португальцы несколько раз пытались обогнуть этот мыс, но им мешал сильный шторм. С большим трудом корабли прошли это гиблое место. На обратном пути к родным берегам португальцы в память о пережитом шторме назвали эту суровую землю Мысом Бурь.

Спустя некоторое время португальский король Жоан II переименовал его в Мыс Доброй Надежды, так

как это от
Индия мор
менено, то
одни из опас
шаре.

Бурь у э
побережье
ных ветров
в длительн
Игольное те
ров, в резул
Ньюфаундле
в своей пеле
берега южно

Со време
Мыса Добро
ным для мор
летий велича
свидетелем

Трудно пред
валось чело
опасны и др
Мыс Игольн
парусного ф

трех мысов
и сотни люд
Последня
9 ноября 194
зовой парох
этого судна
стерлингов.
дом.

Одним из
этих водах
вого фрегата
первых англ
из железа,
транспорт.

26 февра
солдат и па
рейс в Инди
неизвестный
дился дать

как это открытие давало португальцам надежду достичь Индию морским путем. Если бы название не было изменено, то оно как нельзя лучше характеризовало бы один из опасных для мореплавания районов на земном шаре.

Бури у этого мыса не случайное явление. Западное побережье Южной Африки подвержено действию сильных ветров Атлантического океана, нередко переходящих в длительные и сильные штормы. В этом районе теплое Игольное течение встречается с течением западных ветров, в результате чего здесь, так же как и у острова Ньюфаундленд, образуются туманы, которые скрывают в своей пелене опасные для мореплавания скалистые берега южной оконечности Африки.

Со времени Диаша до появления паровых судов район Мыса Доброй Надежды считался исключительно опасным для мореплавания. На протяжении почти пяти столетий величавый скалистый Мыс Бурь не раз был немым свидетелем ужасных человеческих трагедий на море. Трудно представить, сколько здесь за это время оборвалось человеческих жизней и погибло судов. Не менее опасны и другие мысы южной оконечности Африки — Мыс Игольный, Мыс Куойн, Мыс Денджер. Во времена парусного флота почти ежегодно в районе одного из этих трех мысов погибало крупное судно, а с ним десятки и сотни людей.

Последняя крупная авария у Мыса Куойн произошла 9 ноября 1946 года, когда на камни сел английский грузовой пароход «Сити оф Линкольн». Затонувший груз этого судна оценивался в полтора миллиона фунтов стерлингов. Само судно удалось спасти с огромным трудом.

Одним из самых драматических кораблекрушений в этих водах явилась гибель английского парусно-парового фрегата «Биркенхед» в 1852 году. Это был один из первых английских пароходов, построенных в 1845 году из железа, который затем был переделан в военный транспорт.

26 февраля 1852 года, имея на борту около пятисот солдат и пассажиров, «Биркенхед» совершал очередной рейс в Индию. Близ Мыса Денджер судно налетело на неизвестный подводный риф. Капитан поспешно распорядился дать задний ход, и когда судно сошло с рифа,

обнажилась огромная пробойна. Вода начала быстро заливать пароход, не имевший водонепроницаемых переборок. Неожиданно он переломился на две части и стал быстро тонуть. В трех шлюпках, которые удалось спустить, спаслось лишь несколько женщин и детей. Гибель парохода стоила жизни четверемстам пятидесяти солдатам отборных колоннальных войск Англии. Вместе с судном погиб и груз стоимостью семьсот пятнадцать тысяч фунтов стерлингов...

Обычно принято считать, что наибольшую опасность для судоходства представляют скалистые выступающие далеко в море мысы и скалы. Именно на них чаще всего заканчивают свой путь суда, заблудившиеся в тумане. Сильный океанский прибой или зыбь быстро решают судьбу судна, попавшего в цепкие объятия подводных рифов. Но как ни странно, в районе Мыса Доброй Надежды большую опасность для судов издавна представляли не многочисленные мысы, усеянные подводными рифами, а открытый северо-западным штормам Столовый залив. Его-то по праву можно назвать кладбищем кораблей! Специалистам судоподъемного дела Южно-Африканской Республики удалось установить, что на дне залива к настоящему времени, не считая бесчисленных обломков, сохранилось более трехсот деревянных корпусов парусных судов.

Останки кораблекрушений... Они покоятся на дне этого залива, и у всех своя история, полная драматизма, история, которая неизменно восходит к какому-то дню, месяцу и году.

Так, в 1648 году во время шторма с якорей был сорван и погиб у берега голландский фрегат «Гарлем». Вместе с судном затонул весь его экипаж и груз золота на восемьсот семьдесят пять миллионов франков. Сейчас корпус фрегата придавлен тяжелой громадой английского парохода «Тайвенген», который погиб на этом же месте в конце прошлого века.

Нередко бывали и такие дни, когда в Столовом заливе гибло одновременно несколько судов. Например, в 1716 году во время сильного шторма в заливе затонуло сорок два голландских фрегата, которые перед этим нашли здесь убежище! Вместе с голландскими фрегатами погиб ценный груз, оценивавшийся в огромную сумму — почти сорок миллиардов франков.

В 173...
на пред...
якорях...
нейный к...
рабль «Ю...
линейны...
судов ра...
На сл...
ный север...
С треско...
сносить к...
бург» и...
четырехс...
прибреж...
ста моря...
выбросил...
сами.

Говор...
в Столов...
лийских...
тридцати...
ных попп...
пока не с...

В севе...
Америки...
Ванкувер...
ские Тес...
пролив д...
десять ме...
ства прол...
и непосто...
туманами...
пятнадца...
В сере...
скала Ри...
километр...
шина Ри...
торый во...
и северн...
метра. Во...

В 1799 году в Столовом заливе произошла похожая на предыдущую катастрофа. 4 ноября здесь стояли на якорях английские шестидесятичетырехпушечный линейный корабль «Скипетр» и пятидесятипушечный корабль «Юпитер», датский шестидесятичетырехпушечный линейный корабль «Олденбург» и двенадцать торговых судов разных стран.

На следующий день утром неожиданно задул сильный северо-западный ветер, вскоре перешедший в шторм. С треском лопались якорные канаты, корабли начало сносить к берегу. На рифах погибли «Скипетр», «Олденбург» и восемь торговых судов. Только на первом из четырехсот девяноста одного человека команды среди прибрежных бурунов нашли свою смерть почти четверста моряков. «Юпитеру» удалось спастись — он вовремя выбросился на песчаную отмель под штормовыми парусами.

Говоря о стоимости погибшего вместе с судами груза в Столовом заливе, можно сказать, что, по данным английских архивов, этот груз оценивается в сумму свыше тридцати миллионов фунтов стерлингов. Однако удачных попыток поднять со дна залива погибшее золото пока не отмечалось.

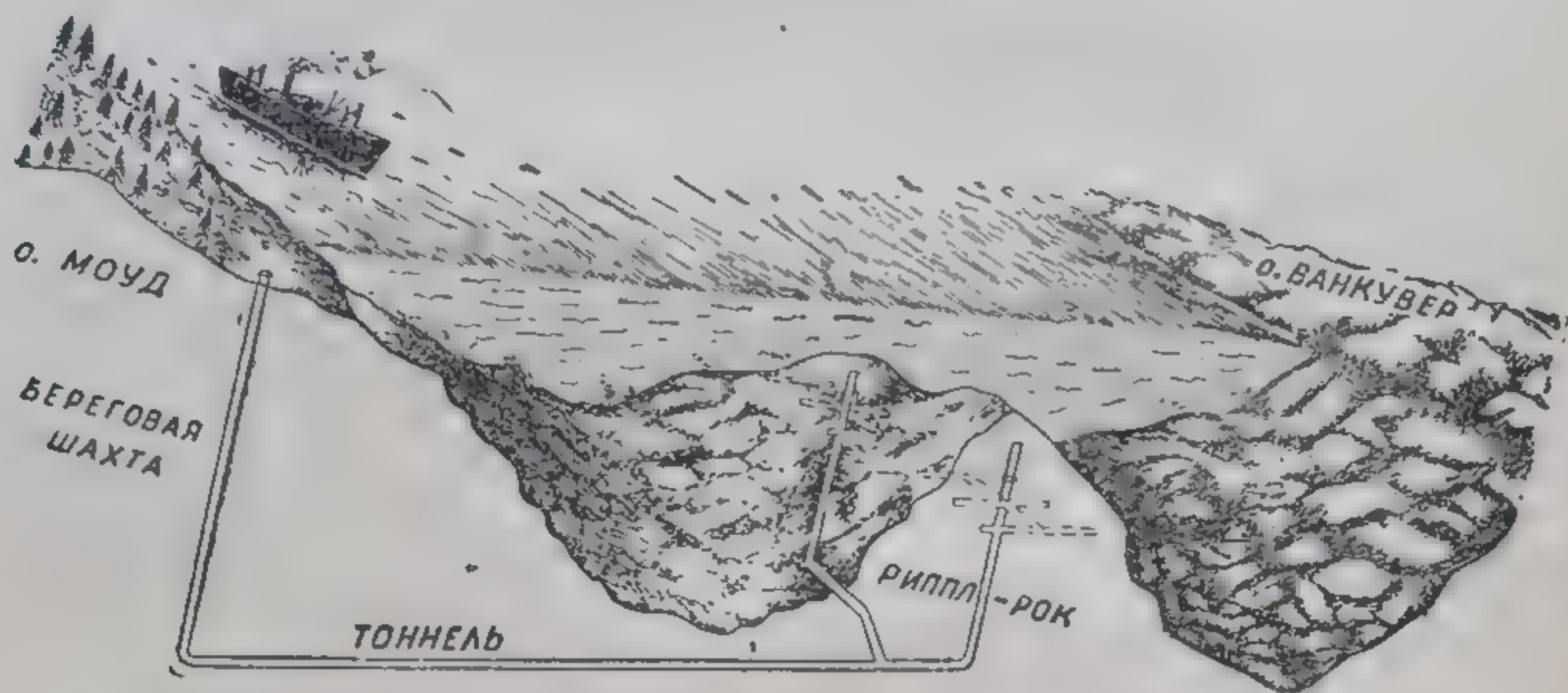
Сеймурские Теснины

В северной части Тихого океана у берегов Северной Америки между северо-восточной оконечностью острова Ванкувер и островом Мауд находится пролив Сеймурские Теснины. До 1958 года этот небольшой извилистый пролив длиной в две мили и шириной в восемьсот пятьдесят метров считался одним из опасных для судоходства проливов на земном шаре. Здесь часто дуют сильные и непостоянные ветры, район заволанивается густыми туманами, скорость приливо-отливных течений достигает пятнадцати узлов.

В середине пролива находилась огромная подводная скала Риппл-Рок, подошва которой составляла почти километр в длину и более полкилометра в ширину. Вершина Риппл-Рока имела два острых пика — южный, который во время прилива покрывался водой на три метра, и северный, расположенный ниже первого на четыре метра. Во время отливов вершина скалы с двумя пиками,

походившими на клыки исполинского чудовища, появлялась ненадолго над поверхностью воды.

С давних пор в Сеймурских Теснинах гибли суда. Стремительные водовороты и воронки шириной десять и глубиной пять метров исключали возможность плавания через Сеймурские Теснины небольших моторных судов, яхт и шлюпок. Для крупных кораблей эта бурная узкость становилась судоходной только дважды в сутки по полчаса. Кораблекрушения у Риппл-Рока происходили настолько часто, что на дне пролива образовалось огромное кладбище погибших кораблей.



Для взрыва скалы Риппл-Рок прорыли тоннель

В 1875 году в Сеймурских Теснинах погибли два американских крупных корабля. Спустя девять лет жертвой Риппл-Рока стал английский военный корабль. В течение 1900 года на каменистое дно пролива пошли два океанских судна; в 1902 году затонул английский пароход «Бонита»; в 1906 году — пароход «Тэтис»; в 1916 году — «Принцесса Макуина»; в 1919 году — «Принцесса Эна»; в 1920 году на Риппл-Рок налетел большой океанский лайнер «Принц Джордж»; в 1929 году о южный пик скалы пропороли днище пароходы «Грейлок» и «Алеушин»; в 1943 году жертвой стал пароход «Донна Лэйн»; в 1944 году — «Лакима». Спустя два года на Риппл-Рок во время промеров налетело канадское гидрографическое судно, затонув с весьма ценным оборудованием и аппаратурой. Подъем этого судна обошелся канадцам в четверть миллиона долларов...

Не считая многих сотен малых судов, Риппл-Рок обрек на гибель пятнадцать океанских кораблей, а более



Тысячи тонн камня взлетели на воздух, и Риппл-Рок исчез навсегда

двадцати крупных судов серьезно повредили днища о его злополучные клыки.

За последние пятьдесят лет канадское правительство предпринимало ряд попыток уничтожить исполинский «подводный нож». Было рассмотрено немало способов взорвать его, включая использование торпед и даже атомной бомбы. В 1943 и 1945 годах пытались использовать баржи, чтобы пробурить в скале Риппл-Рок отверстия для взрывчатки. Но сильное течение не позволило поставить суда на якорь. Укрепить баржи за натянутый между берегами пролива трос также не удалось.

После долгих обсуждений многочисленных проектов уничтожения Риппл-Рока было решено применить весьма смелый и остроумный метод, предложенный горными инженерами. На берегу, напротив подводной скалы, была вырыта шахта. От нее пробили горизонтальный тоннель, который шел под дном пролива в сторону Риппл-Рока.

Таким образом, рабочие забрались в основание скалы, откуда были проложены вверх два тоннеля — в каждый из пиков.

Весной 1954 года все подготовительные работы были закончены, в каждый отросток гигантской штольни было заложено по семьсот тонн сильного взрывчатого вещества — нитрамекса. Перед проведением взрыва население, живущее в радиусе до трех миль от Риппл-Рока, было временно эвакуировано. Основному взрыву предшествовала серия небольших по силе взрывов, которые отпугнули рыбу из этого района.

5 апреля 1958 года был произведен основной взрыв. Над поверхностью пролива поднялся столб из воды, камней и земли высотой в четверть километра. Верхушка Риппл-Рока с двумя острыми скалистыми пиками оказалась срезанной на одиннадцать метров, как это и предусматривалось проектом.

Работы по очистке фарватера были прекращены, когда эхолот показал глубину 13,5 метра при отливе. Эта глубина вполне достаточна для прохождения больших океанских судов. Со дна пролива пришлось убрать триста пятьдесят тысяч тонн обломков скалы. В проливе значительно снизилась скорость приливо-отливных течений.

В настоящее время Сеймурские Теснины уже нельзя назвать опасным для мореплавания районом.

Тасмания — остров кораблекрушений

Остров, расположенный у юго-восточного побережья Австралии, приобрел среди моряков дурную славу сразу же с момента открытия в 1642 году. В те времена этот остров еще не назывался Тасманией, а носил имя Земли Вандимена, данное ему в честь голландского генерал-губернатора Ост-Индии, пославшего мореплавателя Авеля Тасмана на открытие новых земель в южной части Индийского и Тихого океанов.

Тасмания расположена в зоне действия западных ветров Южного полушария, часто достигающих силы штормов. Английские моряки называют эти ветры «бравыми вестами», а область их распространения — между 39 и 43° южной широты — «ревущими сороковыми». Во времена парусного флота этот район с частыми туманами

нами, шквер-
льдами прес-
телей.



Англий

Угрозы и
ные океански
ступные скал
оглашают пу
ствуют «брав
6В*

нами, шквалами, сильным волнением и плывущими льдами представлял немалую опасность для мореплавателей.



Английская карта «кладбища кораблей» Тасмании.

Угрюмые и суровые скалистые берега Тасмании. Огромные океанские волны с яростью разбиваются о неприступные скалы, их глухие удары и рокот непрерывно оглашают пустынные берега. Третью года здесь господствуют «бравые весты» силой семь-восемь баллов. Не-
6В*

редко идут проливные дожди. Их потоки, смешиваясь с мириадами брызг океанского прибоя, на многие дни, а иногда и недели завешивают непроницаемой мглой опасные берега от взора судоводителя. Временами ветер приносит с океана туман: густой серо-зеленоватой пеленой окутывает он и море и берег на много миль вокруг. Таких дней на острове насчитывается не менее шестидесяти в году.

Особенно опасна для судоходства северо-восточная оконечность Тасмании. Здесь в проливе Банкс, изобилующем бесчисленными подводными рифами и каменистыми банками, нашли свою гибель многие десятки кораблей.

Настоящим морским кладбищем можно назвать небольшой островок Суан, расположенный как раз на пути идущих проливом судов. В 1845 году по настоянию мореплавателей на острове Суан был сооружен береговой маяк, а спустя год маяк построили и на острове Гуз, не менее опасном месте.

Однако наличие маяков не уменьшило число кораблекрушений у этих островов. Сомнительная достоверность старинных морских карт и лоций была причиной все новых и новых человеческих жертв в этих опасных водах. Даже и сейчас с борта парохода, идущего проливом Банкс в порт Хобарт, можно видеть торчащие из воды у прибрежных скал мачты и развалившиеся от времени корпуса старых парусников и железных пароходов.

Немало судов погибло и у юго-восточной оконечности Тасмании, в районе островов Бруни и Тасман. До начала XIX века торговые суда «Ост-Индской компании», направляясь из Индии в Сидней, избегали проходить Торресовым проливом (между Австралией и Новой Гвинеей), который был опасен для парусников сильными течениями и подводными рифами. Поэтому они спускались вдоль западного берега Австралии и, опять-таки избегая опасный Бассов пролив, огибали южную оконечность Тасмании. Но не всякому капитану сопутствовала в этих водах удача. Незнание района плавания являлось здесь также причиной частых аварий и кораблекрушений.

Большое число несчастных случаев у южного берега острова лишь в 1838 году убедило местные власти построить на острове Бруни маяк. В настоящее время на

береговой
маяков.
Неско
О'Мэй п
с 1797 п
большим
небольш
дует уч
прибреж
или упох
В 180
гличанам
преступн
ных стра
глийским
брежные
зоваться
местного
няли с б
рыболово

Парох

береговой линии острова установлено около двадцати маяков.

Несколько лет назад австралийский журналист Харри О'Мэй по историческим материалам установил, что с 1797 по 1950 год, то есть за сто пятьдесят лет с небольшим, у побережья Тасмании и прилегающих к ней небольших островков погибло шестьсот три судна. Следует учесть, что немало судов нашли свою могилу на прибрежных скалах острова без последующей записи или упоминания о их гибели в истории Тасмании.

В 1803 году остров кораблекрушений был занят англичанами и превращен ими в место ссылки уголовных преступников. Колонизация Тасмании — одна из позорных страниц колониальной истории Англии. Первым английским поселенцам на острове раздавали лучшие прибрежные земли, предоставляя им право бесплатно пользоваться трудом ссыльных каторжников. Что касается местного населения острова — тасманийцев, то их сгоняли с береговых земель, где они промышляли охотой и рыболовством, в глубь острова. В 1843 году горсточку



Пароход «Каритэйн» — очередная жертва рифов Тасмании

оставшихся в живых туземцев согнали на близлежащий остров Флиндерс, где они вскоре все вымерли.

В течение полувека Тасмания оставалась местом ссылки уголовных преступников. За это время на трехстах специально оборудованных судах на остров было доставлено около шестидесяти тысяч ссыльных. Но далеко не всем каторжникам суждено было добраться до места своей ссылки — многие из английских плавучих тюрем погибли у острова. Так, в 1835 году здесь потерпели крушение английские корабли с каторжниками «Георг III» и «Нева». Число жертв на них составило почти четыреста человек.

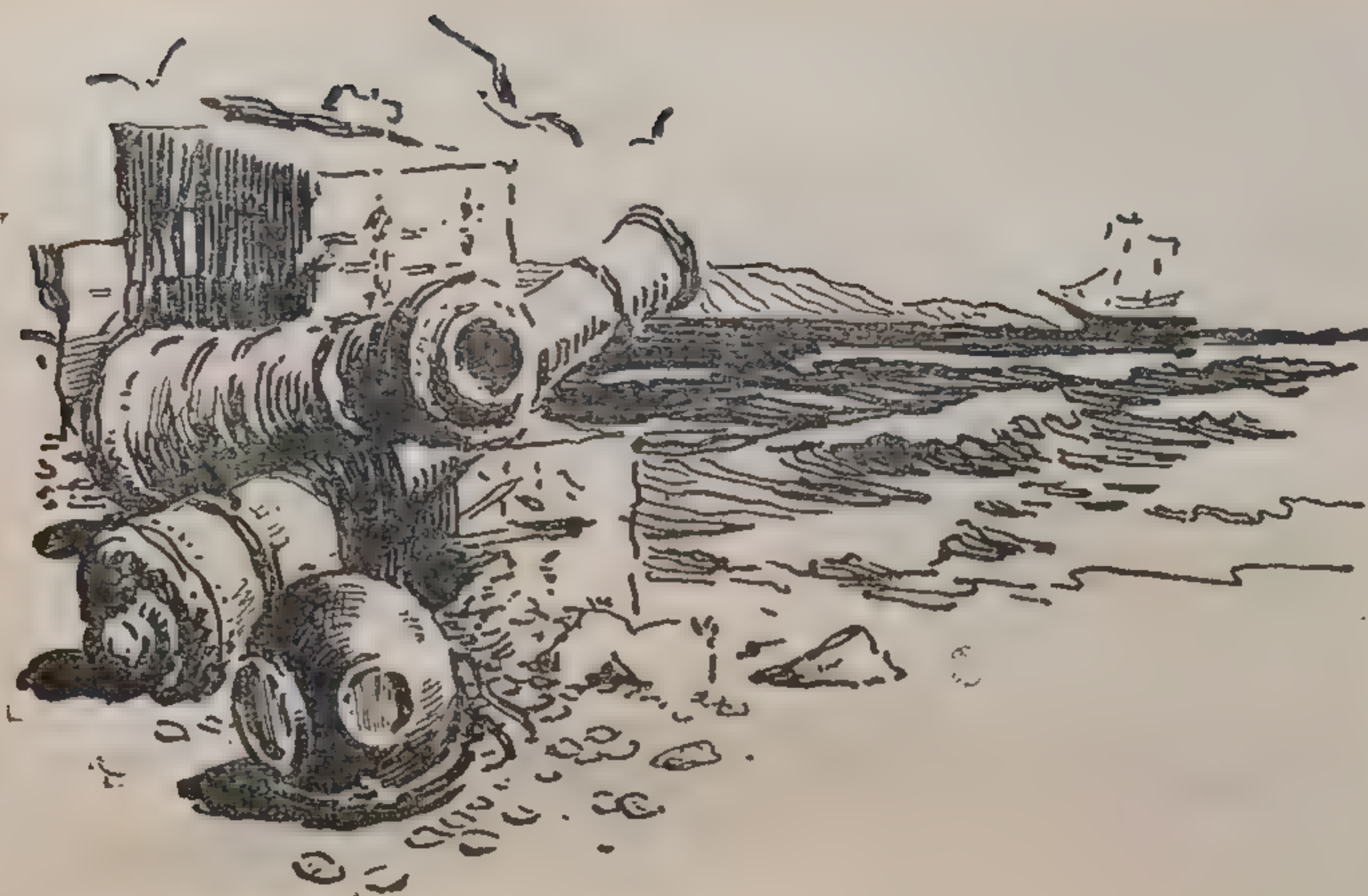
13 августа 1855 года у прибрежных скал острова Кинг затонуло английское трехмачтовое парусное судно «Уотер Уинч». В момент гибели на его борту находилось золото, которое оценивалось почти в три миллиона долларов.

«Какова же судьба этого затонувшего клада и вообще всех упомянутых здесь погибших судов, на которых был ценный груз?» — спросит читатель. Об этом будет рассказано в следующей главе.



по

С древ
для перево
погибших
немало та
огромные
жемчуга, с
нов покоя
и португал
трюмах зо
гаты англ
камней из
Африки, су
тока с кор
тов, трюм
современн
серебра.
Углубим
открытие и
из наиболее
истории, к



ПО СЛЕДАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ

Сокровища погибших кораблей

С древних времен человек использовал морские пути для перевозки ценностей из одних стран в другие. Среди погибших за всю историю мореплавания судов было немало таких, которые унесли с собой на морское дно огромные богатства в виде драгоценных камней, золота, жемчуга, серебра, слоновой кости. На дне морей и океанов покоятся древние каравеллы и галионы испанских и португальских завоевателей, таящие в своих сгнивших трюмах золото Перу и серебро Мексики, тяжелые фрегаты английских колонизаторов с грузом драгоценных камней из Индии, слоновой кости и черного дерева из Африки, суда мореплавателей Среднего и Дальнего Востока с кораллами и жемчугом, легкие бригантины пиратов, трюмы которых набиты награбленным добром, и современные пароходы с грузом платины, золота и серебра.

Углубимся немного в историю. Вспомним на минуту открытие и завоевание стран Латинской Америки — одну из наиболее трагических и кровавых страниц мировой истории, когда после величайшего открытия Колумба

испанские конкистадоры Кортес, Писарро, Альмагро, Вальдивия и другие устремились в глубь открытого материка на поиски легендарной страны золота — Эльдorado. Испанцы, обладавшие огнестрельным оружием, стальными латами и лошадьми, ранее не виданными в Америке и внушавшими панический ужас аборигенам, нещадно грабили древних жителей Перу и Мексики, истребляя их десятками и сотнями тысяч.

Когда Кортес со своим отрядом вошел в столицу государства ацтеков, город Теночтитлан (ныне Мехико), то был поражен величиной и богатством этого города. В здании, где разместился испанский отряд, было обнаружено потайное помещение, в котором находился богатейший клад золотых вещей и драгоценных камней. Все золото тогда же перелили в пластины и отправили в Испанию. С тех пор в течение почти трех веков в Испанию и Португалию вывозились огромные богатства в виде золота, добываемого на рудниках Перу, и серебра из Мексики и Чили.

Однако не все испанские галионы благополучно достигали берегов Европы. Многие из них затонули в водах Вест-Индии. В исторических архивах когда-то великих морских держав — Испании и Португалии — сохранились записи о гибели десятков судов в XVI, XVII и XVIII веках. Вот судьба некоторых из них.

В 1595 году у юго-западной оконечности полуострова Флорида затонула «Санта-Маргарита» с золотом на восемь миллионов шестьсот тысяч долларов по современному курсу.

4 июля 1598 года в районе Малых Антильских островов затонул «Сан-Фернандо» с золотом на двадцать миллионов долларов.

8 сентября 1628 года во время урагана во Флоридском проливе погибло одиннадцать испанских галионов с золотом и серебром на один миллиард двести миллионов песет.

12 августа 1679 года на мели в районе острова Пинос (южнее Кубы) погибла «Санта-Паула» с золотом на четыре миллиона триста тысяч долларов.

13 августа 1680 года у мыса Санта-Елена в заливе Манта (Колумбия) затонула «Санта-Крус» с золотом на пятнадцать миллионов семьсот тысяч долларов.

21 апре.
гиб «Сан-Д
шестьсот ты
30 июня
бережья Ф
надцать ис
миллиарда
4 декабр
«Эль-Капит
ков.

В 1775 г
сепсион» с
лионов долл

Это дале

Другие

бежом испа
возили из
бенно преус
чала в отк

с колониям
и судов. Ан
мадный уш
мой до трех

Английс

рой прошел
города по
лены больш

в Европу. З
Молуккски
вернулся в
ким образо

госветное п
Тщетно
глийской к

Дрейком г
в Плимут к
его своим

ных ей пир
Елизавета
Во врем
удалось за
груженный
небольшой

21 апреля 1715 года в Ки-Ларго у острова Пинос погиб «Сан-Доминго» с золотом на восемь миллионов шестьсот тысяч долларов.

30 июня 1715 года в районе Лонг-Ки у западного побережья Флориды во время шторма затонуло четырнадцать испанских галионов с золотом и серебром на два миллиарда восемьсот миллионов песет.

4 декабря 1717 года у Багамских островов погиб «Эль-Капитан» с золотом на девятьсот миллионов франков.

В 1775 году у острова Гаити погиб «Сантиссима Консепсион» с золотом и серебром на пять с лишним миллионов долларов.

Это далеко не полный перечень потерь Испании.

Другие европейские страны начали заниматься грабежом испанских и португальских кораблей, которые вывозили из Америки награбленные драгоценности. Особенно преуспевала Англия. С середины XVI века она начала в открытую заниматься контрабандой торговли с колониями Испании и пиратским грабежом ее портов и судов. Английские пиратские экспедиции наносили громадный ущерб Испании, исчислявшийся ежегодной суммой до трех миллионов золотых дукатов.

Английский пират Францис Дрейк с небольшой эскадрой прошел Магелланов пролив и ограбил испанские города по побережью Чили и Перу, где были приготовлены большие запасы золота и серебра для отправки в Европу. Затем Дрейк пересек Тихий океан, побывал на Молуккских островах и, обогнув Мыс Доброй Надежды, вернулся в 1580 году с огромной добычей в Англию. Таким образом, он совершил второе после Магеллана кругосветное плавание.

Тщетно испанский посол в Лондоне требовал от английской королевы Елизаветы возмещений за учиненный Дрейком грабеж. Королева лично посетила прибывший в Плимут корабль, возвела Дрейка в рыцари и назначила его своим адмиралом. Одним из бриллиантов, подаренных ей пиратом из числа награбленных им сокровищ, Елизавета украсила свою корону.

Во время другой «экспедиции» у берегов Перу Дрейку удалось захватить испанский галион «Кокафуэго», нагруженный золотом. Добыча была настолько велика, что небольшой парусник Дрейка «Голден Хинд» не мог при-

нять весь ценный груз. Выход нашли быстро — несколько десятков тонн золота и серебра были отправлены... за борт.

Другой английский пират Генри Морган, отличавшийся особой жестокостью, в марте 1669 года захватил и сжег у восточной части Панамского перешейка пять испанских галионов. Его добыча составила сумму свыше четырехсот тридцати миллионов песет.

Говоря об испанских галионах, занимавшихся перевозкой награбленных ценностей из Америки в Европу, нельзя не упомянуть о том, что с одним из них пошел на дно самый крупный в Новом Свете самородок золота, который до сих пор не найден.

Огромный ущерб потерпели испанцы и в 1657 году, когда 10 марта во время сильного шторма у острова Тенериф (Канарские острова) погибла испанская эскадра, состоявшая из четырнадцати кораблей, перевозивших сокровища.

В XVII—XVIII веках большое количество золота, серебра и драгоценных камней награбили в своих колониях голландцы. Они тоже не раз терпели значительный ущерб из-за гибели своих судов в мало изученных в то время морях Южного полушария. Так, 4 июня 1629 года голландский фрегат «Батавия» затонул у западного побережья Австралии. Вместе с судном погибло золото на сумму шесть миллионов восемьсот тысяч гульденов. Другой голландский фрегат, на котором находилось золото на сумму свыше семи миллионов шестисот тысяч гульденов, затонул 14 марта 1694 года у острова Роббен (юго-западная оконечность Африки). Как уже рассказывалось в предыдущей главе, в 1716 году в Столовом заливе во время шторма погибло сорок два голландских фрегата. Затонувшее золото, находившееся на них, оценивалось в четыреста шестьдесят миллионов гульденов.

Упустили на дно часть своего золота и французы. С первых дней Великой французской революции 1789—1794 годов началось массовое бегство французской аристократии за границу. Французский король Людовик XVI и его приспешники втайне подготавливали контрреволюционный переворот и вывозили из своей страны драгоценности. На трехмачтовый фрегат «Телемак» была погружена большая партия золота, серебра и драгоценных камней, включая бриллианты, рубины и

изумруды.
Антуанетт
дов фран
мак» зат
судьба эт
Спуст
«Ориент»
Мальтийс
летт», кот
дов фран
Абукир, у
не удалос
Даже
половины
вождения
морей бы
белых пя
ком и опа
судов с гр
шении не
потеряли
12 сен
Гаттерас
с ним пот
ров. Это б
в период
Спустя
дне оказа
ларов, ко
дом «Гол
В том
леко от
с ценным
дно золот
17 дек
затонул
шиеся на
тысяч дол
22 авгу
густого ту
выходивш
ским пар
фактическ

изумруды, принадлежавшие жене Людовика XVI Марии Антуанетте. Все это оценивалось в несколько миллиардов французских франков. 3 января 1790 года «Телемак» затонул недалеко от устья Сены. Дальнейшая судьба этих сокровищ так и осталась неизвестной.

Спустя восемь лет, на другом французском фрегате «Ориент» перевозились уникальные золотые украшения Мальтийского рыцарского ордена «Сэн-Жан де ля Валетт», которые также оценивались в несколько миллиардов франков. Фрегат погиб 1 августа 1798 года в заливе Абукир, у северных берегов Африки. Ценный груз спасти не удалось.

Даже в более поздние времена, начиная со второй половины XIX века, когда техника судостроения и судо-вождения достигла значительных успехов, большинство морей было изучено и на карте мира почти не осталось белых пятен, мореплавание все же было связано с риском и опасностями. В этот период погибло также немало судов с грузом золота и серебра. Особенно в этом отношении не повезло американцам. С 1857 по 1911 год они потеряли семь «кораблей-сокровищ».

12 сентября 1857 года на прибрежных мелях мыса Гаттерас погиб пароход «Сентрал Америка». Вместе с ним погибло золото на сумму около миллиона долларов. Это было первое судно, затонувшее с ценным грузом в период калифорнийской «золотой лихорадки».

Спустя пять лет после этой катастрофы на морском дне оказалось золото на сумму в полтора миллиона долларов, которое затонуло вместе с американским пароходом «Голден Гейт» у юго-восточного побережья Мексики.

В том же году у восточного побережья Китая, недалеко от Гонконга, погибло третье американское судно с ценным грузом — парусник «Фантом». С ним пошло на дно золото на сумму в десять миллионов долларов.

17 декабря 1875 года в том же Южно-Китайском море затонул американский пароход «Джапэн». Находившиеся на нем золотые слитки оценивались в несколько тысяч долларов.

22 августа 1888 года в бухте Золотые Ворота во время густого тумана американский пароход «Сити оф Честер», выходящий из Сан-Франциско, столкнулся с английским пароходом «Оушеаник». «Сити оф Честер» был фактически разрезан пополам и мгновенно затонул. По-

мимо большого числа человеческих жертв, погибли золотые слитки, стоимость которых составляла тридцать миллионов долларов.

В 1898 году американцы потеряли еще один «корабль-сокровище». Это был пароход «Гумбольдт». Судно возвращалось с Аляски в Сан-Франциско с разбогатевшими в Клондайке золотопромышленниками. Войдя в тумане в бухту Золотые Ворота, «Гумбольдт» налетел на подводный риф. Среди пассажиров поднялась паника, началась стрельба и грабежи. Через несколько минут судно затонуло на большой глубине недалеко от порта Окленд. Слитки золота и золотой песок, зашитый в пояса пассажиров-золотопромышленников, оценивались в несколько миллионов долларов.

12 февраля 1901 года недалеко от Сан-Франциско погиб возвращавшийся из Китая американский пароход «Рио-де-Жанейро». На его борту находились слитки серебра стоимостью в девятьсот миллионов и золото на сумму около шестисот тысяч долларов.

12 мая 1911 года в густом тумане у восточного побережья США английский пароход «Адмирал Фаррагат» столкнулся с американским пароходом «Мерида», который, получив в борту огромную пробоину, быстро затонул. Спустя некоторое время Европе облетела весть, что на затонувшем судне были ценности на сумму в пять миллионов долларов.

История этих погибших сокровищ кратко сводилась к следующему. В середине прошлого века немецкий граф Ганс Герман, убив служителя культа, похитил из индийского храма бриллианты, которые затем продал династии богачей Австрии — семейству Габсбургов. Вскоре Ганс Герман был убит неизвестными лицами. В результате жестоких распрей в роду Габсбургов бриллианты попали в руки австрийского эрцгерцога Максимилиана, а тот вывез их в Америку, когда в 1863 году был провозглашен императором марионеточной мексиканской империи. В результате национально-освободительной борьбы иностранные наемники в 1867 году были разгромлены, Максимилиан Габсбург был свергнут и расстрелян. Позднее сокровища Максимилиана попали в руки диктатора Мексики Порфирио Диаса, совершившего военный переворот в 1876 году. Решив переправить ценности в Европу, Диас тайно погрузил их на борт «Мериды».

Особый
в период
ровой вой
и крейсер
лионов фу
транспор
с которым
она фунтс
В нача

свое золо
но и из к
цели испо
угольщик
что на од
Кейлтаун
лионов ф

Значи
второй м
оцениваю
вина всей
вместе с
«Ниagara

Неско
журналис
мнению,
XVI века
морем. Н
тах, сказ

Поиск
издана
что охота
моря, сто
Еще в
отнятые у
глубин ш
века люд
тидесяти
чения, с
шими со
тайнствен

Особый риск представляла перевозка ценного груза в период двух мировых войн. Так, во время первой мировой войны англичане потеряли пароход «Лаурентик» и крейсер «Хэмпшир» — оба с золотом на несколько миллионов фунтов стерлингов. Голландцы лишились своего транспорта «Ренате Леонхарт» и лайнера «Турбантия», с которыми на дно пошло золото на сумму в два миллиона фунтов стерлингов.

В начале второй мировой войны начали вывозить свое золото и англичане, причем не только с островов, но и из колоний, доминионов и протекторатов. Для этой цели использовались различные суда, начиная с простых угольщиков и кончая военными кораблями. Известно, что на одном из английских крейсеров за один рейс из Кейптауна в Нью-Йорк было доставлено тридцать миллионов фунтов стерлингов золотом.

Значительная часть золота, перевозившегося во время второй мировой войны, затонула. Эту часть англичане оценивают в пять миллионов фунтов стерлингов. Половина всей суммы в виде золотых слитков пошла на дно вместе с одним только ново-зеландским лайнером «Ниагара».

Несколько лет назад один досужий американский журналист сделал довольно любопытный подсчет. По его мнению, одна восьмая часть всего добытого с начала XVI века золота и серебра затонула во время перевозки морем. Насколько он оказался точным в своих подсчетах, сказать трудно.

Охотники за подводными кладрами

Поиски кладов как на земле, так и на морском дне издавна интересовали людей. Не будет ошибкой сказать, что охота за ценным грузом, унесенным судном на дно моря, столь же древнее занятие, как и мореплавание.

Еще в глубокой древности человек стремился вернуть отнятые у него морем сокровища. Но покорение морских глубин шло очень медленно; лишь в середине прошлого века людям удалось проникнуть на глубину только пятидесяти метров. Огромный риск, опасности и приключения, с которыми сталкивались охотники за затонувшими сокровищами, окружают их поиски романтикой и таинственностью.

Первым попытался добраться до испанских галионов, погибших в водах Вест-Индии в период с XV по XVIII век, американец Вильямс Фипс. В семидесятих годах XVII века Фипс услышал от одного флоридского рыбака рассказ об испанском галионе, затонувшем у острова Багам с сокровищами. Вскоре он раздобыл подробную карту места гибели судна и кое-какие записки, относящиеся к испанскому галиону. Однако Фипс не мог разобраться в этих записках, так как не умел читать. По профессии он был судовым плотником. Жажда обогащения и стремление завладеть подводным кладом заставили Фипса научиться читать и писать.

Прошло четыре года, и Фипс уже располагал довольно подробными сведениями о затонувшем судне. Он был настолько убежден в подлинности собранных им сведений, что в 1684 году приехал в Англию к герцогу Альбермарлийскому, чтобы заручиться помощью в подъеме золота.

Герцог представил Фипса английскому королю Чарльзу II, на которого рассказ судового плотника произвел такое сильное впечатление, что он назначил Фипса капитаном фрегата «Алджиер Роз».

Вернувшись в Америку, Фипс приступил к поискам галиона у острова Багам. Здесь он столкнулся с другим кладоискателем — Томасом Пайном, капитаном фрегата «Жемчужина».

Пайн в это время занимался подъемом серебра с погибшего купеческого корабля недалеко от места, где должен был вести свои поиски Фипс. Грозно торчавшие из орудийных портов пушки «Жемчужины» каждую минуту готовы были отразить нападение незваного пришельца. Но, поняв, что они друг другу не мешают, кладоискатели примирились и каждый стал заниматься своим делом.

Однако Фипсу не везло. Прошло уже несколько месяцев, а найти след затонувшего судна не удавалось. Наконец, недостаток провизии, а также заболевания среди команды вынудили Фипса закончить поиски и возвратиться в Англию.

Незадолго до этого умер король Чарльз II. Фипс вторично обратился к герцогу Альбермарлийскому. На этот раз американец явился к герцогу не один: с ним был его матрос Джон Смит — житель Багамских островов. Смит

утвержда
заним
рабь и
в трюме
стерлинго
«Генри»
жены тов
Матрос Д
педиции.

Прибы
нительны
среди рис
своей мал
гочисленн

Прохо
тонувший
заться бе

Однаж
в состав
Когда он
чалось н
был посл
с куском

Фипс
кол. В те
поднято н
и другие
теряя ни
нятых це
стерлинго
одного м

В сен
с драгоце
потрясена
нечно, ль
лучил все
правда, е
ского губе
Джон Сми
ни пенса.
скому пра
ден был в
стерлинго

утверждал, что еще несколько лет назад он своими глазами видел со шлюпки лежащий на дне разбитый корабль и даже блеск золота и серебра, находившихся в трюме судна... Герцог, дав Фипсу восемьсот фунтов стерлингов, выделил для новой экспедиции две шхуны «Генри» и «Виллиам энд Мэри». Оба судна были нагружены товарами для продажи испанцам в Вест-Индии. Матрос Джон Смит был взят в качестве лоцмана экспедиции.

Прибыв в Вест-Индию, Фипс сумел собрать дополнительные сведения о погибшем галионе. Поиски начали среди рифов на индейской пироге, которая благодаря своей малой осадке могла свободно плавать среди многочисленных подводных скал и рифов.

Проходили дни, недели, месяцы, год, второй..., а затонувший корабль найти не удавалось. Дело стало казаться безнадежным.

Однажды один из индейцев-ныряльщиков, входивших в состав экспедиции Фипса, наткнулся на дне на пушку. Когда он сообщил о своей находке, среди команды началось невероятное возбуждение. Индеец немедленно был послан под воду, и на этот раз он вынырнул уже с куском серебра в руке.

Фипс быстро построил небольшой водолазный колесик. В течение трех месяцев с затонувшего судна было поднято немало золота, жемчуга, тридцать тонн серебра и другие драгоценности. Фипс работал лихорадочно, не теряя ни одного дня. В то время общая стоимость поднятых ценностей равнялась тремстам тысячам фунтов стерлингов, что по современному курсу составляет более одного миллиона фунтов стерлингов.

В сентябре 1687 года шхуна «Виллиам энд Мэри» с драгоценным грузом пришла в Лондон. Англия была потрясена успехом предприимчивого американца. Конечно, львиная доля добычи досталась герцогу. Фипс получил всего семьдесят пять тысяч фунтов стерлингов, правда, его сделали графом и дали должность королевского губернатора Новой Англии. Лоцман же экспедиции Джон Смит, обнаруживший потерянный клад, не получил ни пенса. Позже он обратился с прошением к английскому правительству и герцог Альбермарлийский вынужден был выделить ему пособие в несколько сотен фунтов стерлингов.

Американские морские историки предполагают, что найденный Фипсом галеон входил в состав испанской эскадры, погибшей во время шторма у Багамских островов в 1643 году.

Успешный подъем сокровищ Фипсом привлек внимание многих кладоискателей как в Америке, так и в Европе. На протяжении последних двух столетий испанские галеоны, погибшие в водах Центральной Америки, являлись объектом исторических исследований и многочисленных подводных экспедиций. Некоторые из них увенчались успехом. Так, из двух миллиардов восьмисот миллионов песет в виде золотых и серебряных слитков, погибших с флотом испанских галеонов в 1715 году у юго-западной оконечности Флориды, у моря было отнято сорок пять миллионов шестьсот тысяч песет.

С испанского галеона «Тодос Сандос» удалось поднять золотых и серебряных слитков на сумму в шестьдесят тысяч песет. Это судно затонуло на небольшой глубине в 1799 году у перуанского порта Пайта.

С испанского фрегата «Сан-Педро де Алькантара», который затонул в заливе Кумана (Венецуэла) в 1815 году, были подняты золотые и серебряные слитки на сумму в семь с половиной миллионов песет.

Несколько лет назад англичане подняли со дна моря недалеко от небольшого острова Плата (Эквадор) пятнадцать тонн серебра. Предполагают, что это именно то серебро, которое выбросил за борт их соотечественник пират Францис Дрейк, стараясь облегчить свой перегруженный награбленными сокровищами парусник «Голден Хинд».

Американскому подводному кладоискателю Гарри Ризбергу посчастливилось поднять серебро на сумму в шестьсот тысяч долларов с испанского галеона «Санта-Паула», погибшего на мели острова Пинос 12 августа 1679 года. Это был третий по счету галеон, затонувший у острова Пинос. По данным исторических материалов, сокровища, погибшие на этих трех судах, оцениваются почти в восемь с половиной миллионов долларов. Однако добраться до них не удалось.

Немало золота и серебра было поднято кладоискателями и с других судов, погибших в более позднее время. Как уже упоминалось выше, в 1862 году американцы потеряли пароход «Голден Гейт» с грузом золо-

тых монет
судно загор
Стараясь с
судно к бере
о подводных
находивших
десять.

Годом
удалось обн
сятисантиме
с ценностями
ладателем
однако, он в
золота, так
Гейт», пода
вала экспеди

В 1902 г
капитана Д
Гейт» почти
младшему п
шло несколь
монеты. Все
четырехсот

Последня
Гейт» золото
никаких резу

Английски
в 1868 году
с судном на
десять тысяч
личане пола
того места
Однако, несм
капитан Лод
зафрахтовал
водолазов.

При осмот
лолся попола
золото, оторва
десяти футов.
сумел проник
с золотыми до
ной червями,

тых монет на сумму полутора миллиона долларов. Это судно загорелось на пути из Сан-Франциско в Панаму. Стараясь спасти пароход и ценный груз, капитан повел судно к берегу, но в трех милях от него пароход ударился о подводный риф и затонул. Из трехсот тридцати восьми находившихся на борту человек спаслись только восемьдесят.

Годом позже американскому капитану Джонсону удалось обнаружить погибший пароход и через семидесятисантиметровый слой песка добраться до помещения с ценностями. Через несколько дней Джонсон стал обладателем около полумиллиона долларов. Вскоре, однако, он вынужден был прекратить дальнейшие поиски золота, так как компания, застраховавшая «Голден Гейт», подала на Джонсона в суд. Она сама организовала экспедицию, работа которой не увенчалась успехом.

В 1902 году кладом заинтересовался младший брат капитана Джонсона. К этому времени корпус «Голден Гейт» почти полностью занесло песком, и Джонсону-младшему пришлось применить мощные насосы. Прошло несколько месяцев, прежде чем появились первые монеты. Всего «исследователю» удалось добыть около четырехсот золотых монет.

Последняя попытка поднять оставшееся на «Голден Гейт» золото была предпринята в 1923 году. Она не дала никаких результатов.

Английский пароход «Хэмилла Митчел» погиб в 1868 году на рифе Люконна, близ Шанхая. Вместе с судном на глубине ста двадцати футов затонуло пятьдесят тысяч фунтов стерлингов в золотых монетах. Англичане полагали, что ввиду большой глубины и открытого места гибели судна подъем золота невозможен. Однако, несмотря на это, поисками ценностей занялся капитан Лодж, который вскоре прибыл в Шанхай, где зафрахтовал небольшой катер и нанял двух опытных водолазов.

При осмотре судна оказалось, что его корпус раскололся пополам, причем кормовая часть, где находилось золото, оторвалась и погрузилась на глубину ста шестидесяти футов. После многих попыток водолаз Райдьяр сумел проникнуть в помещение, где находились ящики с золотыми долларами. Часть ящиков оказалась изъеденной червями, и монеты грудami лежали на полу каюты.

За несколько спусков удалось поднять золота на сумму около сорока тысяч фунтов стерлингов. Остальные золотые монеты были подняты позже.

К числу успешных подъемов ценностей с затонувших судов можно отнести и экспедицию англичан на борт своего парохода «Айслэндер», который затонул в проливе Стивенс (Аляска) в августе 1901 года. Из шестисот семи тысяч фунтов стерлингов, затонувших с пароходом, было поднято почти сто тридцать три тысячи фунтов стерлингов в виде золотых слитков.

Во многих случаях поиски и подъем ценностей приводили к тяжелым последствиям для водолазов и нередко к человеческим жертвам.

Так, в конце прошлого века известному английскому водолазу Александру Ламберту было поручено поднять десять ящиков с золотом стоимостью около ста тысяч фунтов стерлингов с грузо-пассажирского парохода «Альфонсо XII», который в 1885 году затонул у мыса Гандо (Канарские острова).

Судно лежало на глубине пятидесяти трех метров, а по тем временам это была чудовищная для водолаза глубина. Взорвав три палубы, водолаз все же добрался до ящиков с золотом и поднял семь из них. После погружения Ламберг остался парализованным на всю жизнь. А ведь это был один из лучших водолазов Англии, который за несколько лет до этого предотвратил грандиозную катастрофу при строительстве тоннеля под рекой Северн!

В 1897 году испанский водолаз Анджело Эростарбе занимался подъемом серебра с парохода «Скайро», который в 1891 году, направляясь из Испании в Лондон, во время густого тумана погиб на подводном рифе у мыса Финистерре. Судно затонуло в двух милях от берега на глубине шестидесяти одного метра. Несмотря на штормовую погоду и сильное течение, водолазу удалось взорвать динамитом палубу и проникнуть внутрь парохода. Он поднял пятьдесят девять слитков серебра стоимостью около ста тысяч фунтов стерлингов. Доля Эростарбе составляла всего пятьсот фунтов. После этого спуска он уже не мог вернуться к своей профессии — глубина подорвала его здоровье.

Как правило, основная причина неудач большинства кладоискателей кроется в сомнительности сведений

о наличии
глубины ве
на столько
сов», что в
поисками н
шенно друг
Найти у
ском архив
на успешны
суда с затон
Отчасти это
ческом миро
ристов. Они
лихорадкой
за подводны
в сейфах ро
обогащения.
«старинных»
бели судов
и других дск
Иногда они
ний и акцио
кровищ. В р
стофиль, на
гатеть.
Ярким пр
кровищах»
войны один
пароход «Лу
водной лодк
Печальная ве
вяноста восм
мир.
Но прошл
в своих газета
кий Бенъямин
ловкий делец
деньги на орг
витта по подл
зочный герой м
водолазном ко
канских город
нувших кладах

о наличии и точном месте самого клада. Дошедшие из глубины веков легенды о затонувших сокровищах часто настолько дезориентировали «подводных шерлокхолмсов», что в течение многих лет они впустую занимались поисками несуществующих или расположенных в совершенно другом месте кладов.

Найти упоминание о затонувшем кладе в историческом архиве вовсе не значит, что можно рассчитывать на успешный исход подводной экспедиции. Как правило, суда с затонувшими кладами почти никогда не находят. Отчасти это объясняется еще и тем, что в капиталистическом мире слишком много ловких дельцов и авантюристов. Они хорошо изучили психологию опьяненного лихорадкой кладонскательства обывателя и охотятся не за подводными кладами, а за золотом, которое хранится в сейфах романтических легковеров, жаждущих легкого обогащения. В основном они занимаются изготовлением «старинных» морских карт, «донесений» капитанов о гибели судов с ценным грузом, фальшивых коносаментов и других документов, относящихся к подводным кладам. Иногда они оказываются во главе сомнительных компаний и акционерных обществ по добыче затонувших сокровищ. В расставленные ими сети попало немало простофиль, надеявшихся получить свою долю и разбогатеть.

Ярким примером такого обмана является «дело о сокровищах» «Лузитании». Во время первой мировой войны один из лучших и крупнейших лайнеров Англии пароход «Лузитания» был торпедирован немецкой подводной лодкой у юго-восточного побережья Ирландии. Печальная весть о гибели этого судна с тысячью ста девятию пассажирами облетела в то время весь мир.

Но прошло несколько дней, и американцы раздули в своих газетах шумиху о сокровищах «Лузитании». Некий Бенъямин Ливитт — бывший водолаз, проходимец и ловкий делец, призывал американцев пожертвовать деньги на организацию так называемой «Компании Ливитта по подъему золота с «Лузитании»». Он, как сказочный герой морских глубин, появлялся в своем старом водолазном костюме перед обывателями разных американских городов, читал незамысловатые лекции о затонувших кладах, рассказывал всяческие небылицы о во-

долазах, давал сеансы погружения на глубину двух-трех метров и по пяти долларов за штуку успешно распродавал свои акции.

Помощники Ливитта с усердием занимались распространением брошюр вновь испеченной фирмы. В них говорилось:

«Мы поднимаем золото с «Лузитании». В кладовой судна пять миллионов долларов чистого золота. Нами установлено, что, помимо этой суммы, в сейфе судового казначея хранится один миллион долларов в виде бумажных денег и бриллиантов. Учитывая, что среди пассажиров находилось много миллионеров и богачей, эта цифра даже занижена. Известно, что у мадам Дераде было золото на сумму в сто тысяч долларов, а Альфред Вандербильт передал на хранение судовому казначею семьдесят пять тысяч долларов. Помимо этого, на затонувшем судне имеется на пять миллионов долларов меди и других цветных металлов. С нашим водолазным костюмом поднять золото очень легко. Средняя прибыль вкладчиков составит 20:1. Присоединяйтесь к нам, и Ваше имя войдет в анналы истории, как славное имя тех, кто помог поднять сокровища «Лузитании».

Когда этот проходимец появился в Нью-Йорке, газета «Нью-Йорк Таймс» захлебывалась от восторга, называя его «скромным водолазом из города Толедо и величайшим кладоискателем века, которому известны места двенадцати затонувших кладов общей стоимостью в сто двадцать семь миллионов долларов».

В это время в витрине одного бруклинского универмага демонстрировался его скафандр. Американские газеты почему-то умалчивали о том, что Ливитту за всю жизнь удалось поднять всего лишь триста пятьдесят тонн медной руды с парохода, затонувшего на озере Мичиган на незначительной глубине и что в полужестком скафандре его конструкции нельзя было опуститься на глубину, где лежала «Лузитания».

Ливитт наделал в Америке столько шума, что задел самолюбие своих заокеанских коллег в Англии. Последние не могли больше молчать. Руководитель одной английской судоподъемной фирмы Чарльз Ленди пошел дальше американского пройдохи, заявив в газетах, что имеет в своем распоряжении новый глубоководный скафандр и намеревается поднять «Лузитанию» летом

1916 год
Англии
ально за
водоизме
фаста. С
он подня
нием все
работать

Тем
левать п
солидный
«Блейкли
тысяч до
Пайшика
нительно
подъема
достать,
дне Сред
конечно,
вание.

К лет
«Блейкли
ладельфи
с одураче

Делом
интересов
чиэн Сай
показала,
принадле
дельцы

давно по
Авант
«Лузи

ее гибели
судно «Ор
ществовал
о месте, п
спасшегос

подводной
Поиско
несколько
непрерывн
бина резко

1916 года. Представители других судоподъемных фирм Англии не поверили своему собрату, тогда он официально заявил, что уже поднял линкор «Кинг Альфред» водоизмещением 14 000 тонн, торпедированный у Белфаста. Однако Чарльза Ленди быстро разоблачили — он поднял со дна моря пароход «Альфред» водоизмещением всего 4000 тонн. Таким образом, планы Ленди заработать на «Лузитании» провалились.

Тем временем Ливитт, которого уже начинали одолевать пайщики его компании, стараясь придать делу солидный вид, зафрахтовал старую деревянную шхуну «Блейкли». Ее капитану он обещал заплатить десять тысяч долларов, но из суммы, поднятой с «Лузитании». Пайщикам Ливитт объявил, что ему необходимы дополнительное время для разработки сложнейших планов подъема сокровищ и средства, которые он собирается достать, занявшись подъемом более легких кладов на дне Средиземного моря. Но поисками этих кладов он, конечно, не занялся, так как сам выдумал их существование.

К лету 1922 года зафрахтованная Ливиттом шхуна «Блейкли» все еще продолжала стоять на рейде в Филадельфии. К этому времени глава компании уже сорвал с одураченной американской публики солидный куш.

Делом о сокровищах, погибших на «Лузитании», заинтересовалась редакция американской газеты «Кришчен Сайенс Монитор». Тщательная проверка фактов показала, что никакого золота, кроме бумажных денег, принадлежавших пассажирам, на судне не было, а владельцы «Лузитании» — компания «Кунард лайн» — давно получила страховую премию.

Авантюра кончилась провалом.

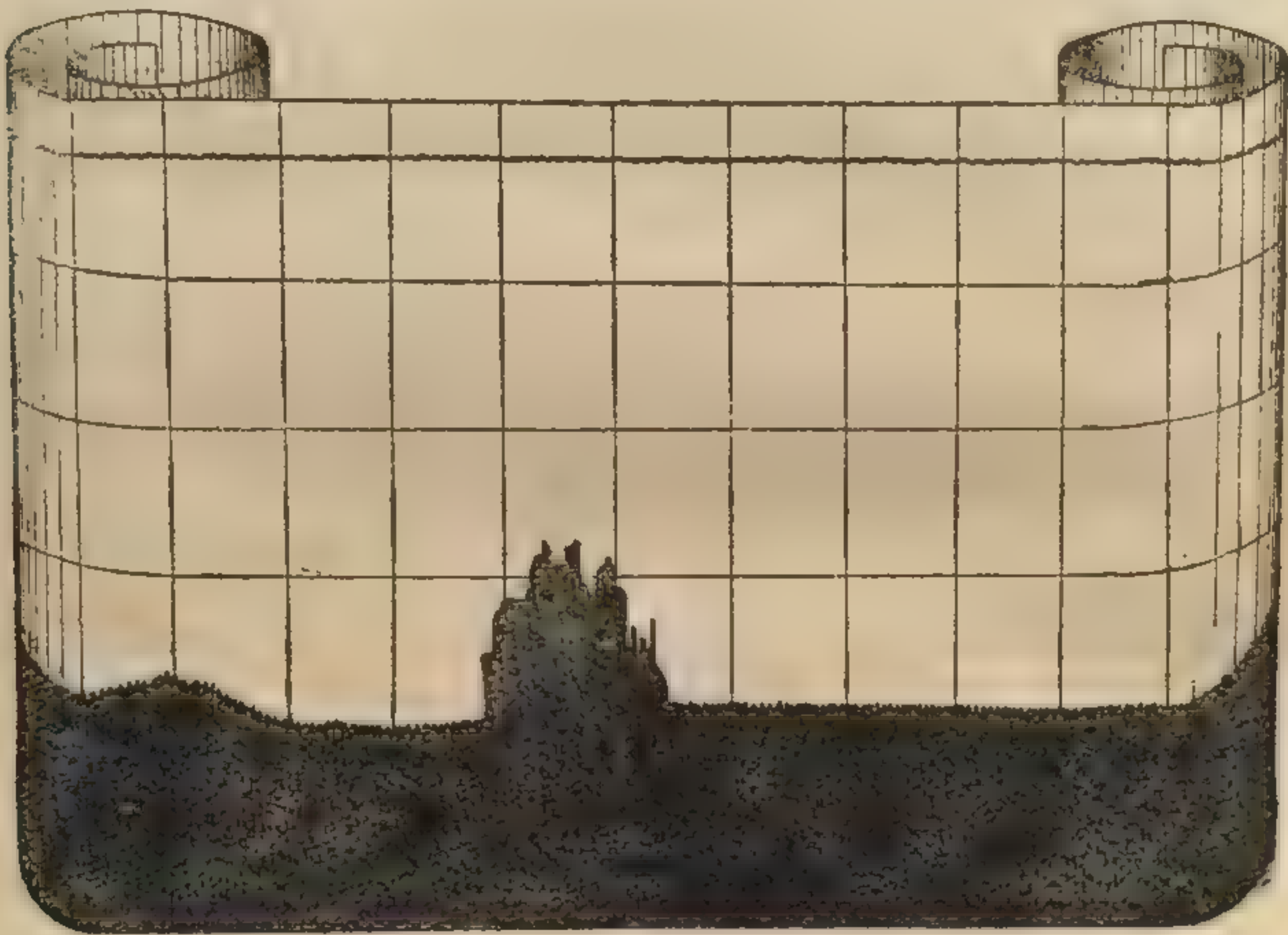
«Лузитанию» нашли только через двадцать лет после ее гибели. Поиски проводило английское спасательное судно «Орфир», оборудованное эхолотом. Поискам предшествовал тщательный анализ имевшихся данных о месте, где затонуло судно. Были собраны показания спасшегося четвертого помощника, командира немецкой подводной лодки и очевидцев.

Поисковое судно с включенным эхолотом пересекло несколько раз район гибели лайнера. На ленте эхолота непрерывно отмечалась линия морского дна. Вдруг глубина резко уменьшилась, и эхолот нарисовал профиль

крупного затонувшего корабля. Спустившиеся позднее водолазы подтвердили, что это была «Лузитания».

Поисками «миллионов Ливитта» уже никто не занимался.

Примером коммерческого использования неподнятого со дна моря клада может служить история с американским пароходом «Гумбольдт», о котором упоминалось выше.



Перо эхолота вычертило профиль затонувшей «Лузитании»

Прошло почти тридцать лет со дня его гибели, и летом 1927 года в США состоялась необычная сделка. В газетах было объявлено, что в Сан-Франциско с аукциона продается так называемый корабль сокровищ. К тому времени стоимость погибших с судном слитков золота и золотого песка, зашитого в пояса пассажиров-золотопромышленников, возросла в несколько раз. На аукцион со всей страны съехались тысячи коммерсантов и всякого рода авантюристов. Тут же в качестве почетного гостя присутствовал и сам капитан «Гумбольдта», утопивший судно и людей. Он весьма любезно поделился с публикой своими воспоминаниями о катастрофе. Ввиду значительной глубины, на которой затонул «Гумбольдт», он был продан с аукциона всего лишь за четырнадцать

тысяч долл.
несколько
Существо
ши дни, ко
проник в к
людей на
доисследов
листический
тием.

Появлен
акваланг, г
подводный
бого, умею
зоваться ак
ся на глуб
рованный г
пятидесяти
кордсмены
и более ме
погружения
девятиста м

Если до
гом зависе
низовывали
лучили пол
ниматься п
лая армия

Америка
мателей к
стране спел
кладами, г
получить
ние того, чт
тазию мног
стигнуть бл
няя вообра
вероятные а

Так, нес
канец Эдди
шись «водол
своих дней
море. Но по
с акваланго

тысяч долларов. Но кто знает, может быть пройдет еще несколько лет и его перепродадут за более высокую цену.

Существуют ли искатели затонувших сокровищ в наши дни, когда человек, построив космический корабль, проник в космос и с каждым часом приближается полет людей на другие планеты? Как ни странно, но кладоискательство за последние годы во многих капиталистических странах стало весьма популярным занятием.

Появление такого удобного и простого прибора, как акваланг, помогло людям проникнуть в таинственный подводный мир и сделало последний доступным для любого, умеющего плавать. Каждый знающий, как пользоваться аквалангом, без особого труда может опускаться на глубину десяти-двадцати метров. Хорошо тренированный пловец свободно достигает глубины сорока-пятидесяти метров, а отдельные профессионалы и рекордсмены погружаются с аквалангом на глубину ста и более метров. Аквалангист в зависимости от глубины погружения может пробыть под водой от тридцати до девяноста минут.

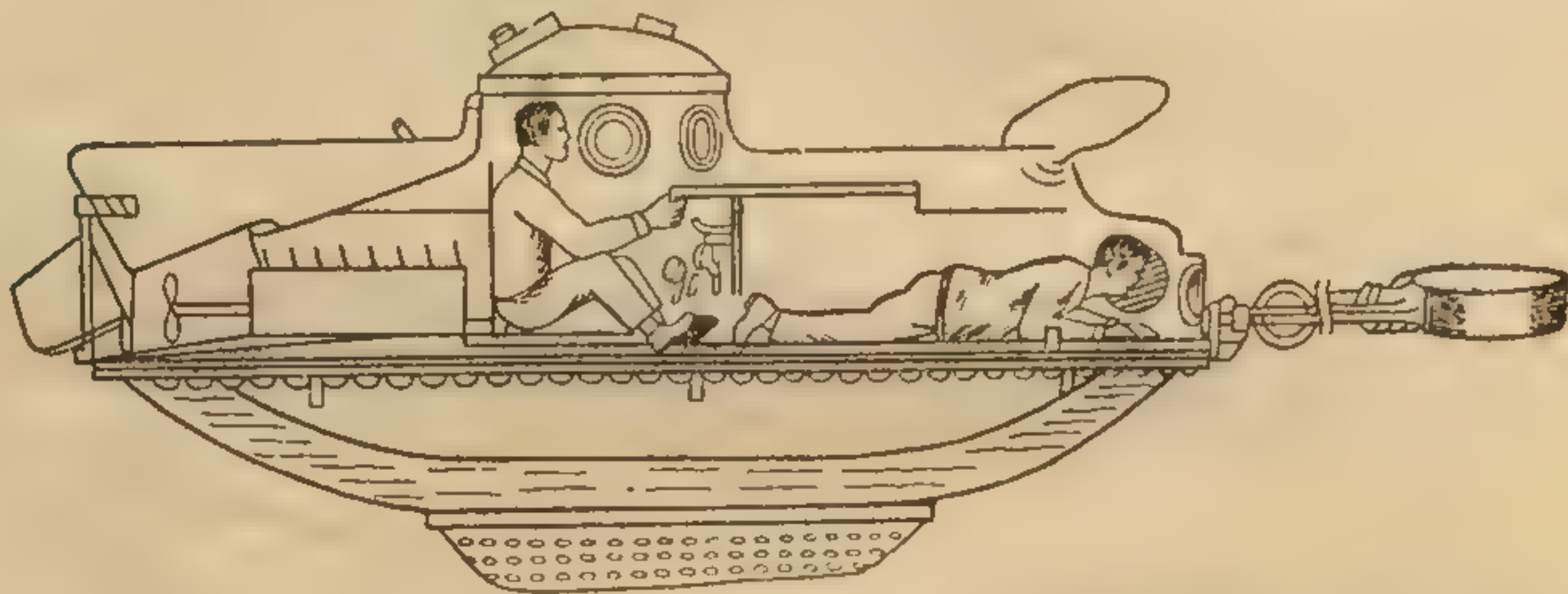
Если до появления акваланга кладоискатели во многом зависели от профессиональных водолазов и организовывали специальные экспедиции, то теперь они получили полную возможность непосредственно самим заниматься поисками кладов. В связи с этим возникла целая армия кладоискателей-одиночек.

Американцы, учитывая интерес многих предпринимателей к затонувшим сокровищам, создали у себя в стране специальные школы охотников за подводными кладами, где за определенную плату человек может получить профессию подводного кладоискателя. Знание того, что золото в воде не портится, будоражит фантазию многих простых американцев, отчаявшихся достигнуть благополучия; немеркнущий блеск золота, опьяняющая воображение, заставляет их пускаться на самые невероятные авантюры.

Так, несколько лет назад пятидесятилетний американец Эдди Лекон из города Оклахома-Сити, начитавшись «водолазных рассказов», решил посвятить остаток своих дней подводному кладоискательству в Карибском море. Но поскольку здоровье не позволяло ему нырять с аквалангом, он решил построить подводную лодку.

Лекон убедил семерых своих старых друзей передать ему их сбережения.

Собрав таким образом девятнадцать тысяч долларов, предприимчивый американец приступил к постройке подводной карликовой лодки из пластмассы. Через год лодка-малютка была готова, она имела имя «RX-101». Несмотря на удачную конструкцию лодки, оборудованной специальной аппаратурой для подъема кладов, она себя не окупала, и семеро американцев до сих пор вынуждены ждать, пока их друг-кладоискатель вернет им долг.



Проект лодки-малютки предусматривал специальное оборудование для подъема кладов

В 1950 году юрист Ральф Одам из города Тампа решил заработать на слабости кладоискателей, которые каждый год ведут поиски сокровищ во Флориде. Изучив историю испанских завоеваний в Америке и прочитав ряд «пиратских романов», ловкий американец составил цветную карту сокровищ Флориды. Карта была разрисована черепами, саблями, сундуками, подзорными трубами, якорями и другими пиратскими атрибутами. На рамке написаны имена восьми знаменитых пиратов: Госпариллы, Лафита, Тиха, Ракхама, Боулса, Гомеза, Роджерса и Моргана, которые промышляли у берегов Флориды.

В левой части карты на старинном картуше заголовок:

«Подлинная карта пиратских сокровищ, потерянных или спрятанных на земле и в водах Флориды».

Далее идет текст.

«Сия карта показывает места богатейших кладов, зарытых и потерянных Госпариллой («Черным Цеза-

рем») и другими знаменитыми пиратами, а также и более честными людьми, которые оставили несметные сокровища, оцениваемые ныне приблизительно в 165 000 000 долларов Соединенных Штатов. Все эти сокровища сейчас находятся в песках и в водах Флориды».

Поле карты усеяно рисунками, отображающими быт пиратов.

Каждый крестик, показывающий предполагаемое место клада, сопровождается примерно такими надписями:

«Несметные сокровища пирата Вильяма Роджерса, известного по кличке «Билли-Кривые Ноги», лежат в этом районе».

«На этом острове зарыт клад пирата Джона Рокхама, который был повешен в порту Ройял. Сокровища в виде золотых слитков и испанских дублонов оцениваются в два миллиона долларов».

«Здесь спрятаны сокровища пирата Эдварда Тиха, известного по кличке «Черная Борода».

Стоимость карты — один доллар. Спрос на нее среди жителей Флориды и особенно среди приезжающих туристов велик.

Основным объектом подводных «шерлокхолмсов» нашего времени являются испанские галионы, покоящиеся под многометровым слоем песка и ила. За последние годы в водах Центральной Америки, где покоятся испанские галионы, столько «развелось» подводных искателей перуанского золота, что они начинают мешать не только рыболовству, но и друг другу. Помимо одиночек, здесь каждый год работают десятки экспедиций, организуемых различными клубами аквалангистов.

Другим не менее важным объектом современных кладоискателей является Наваринская бухта.

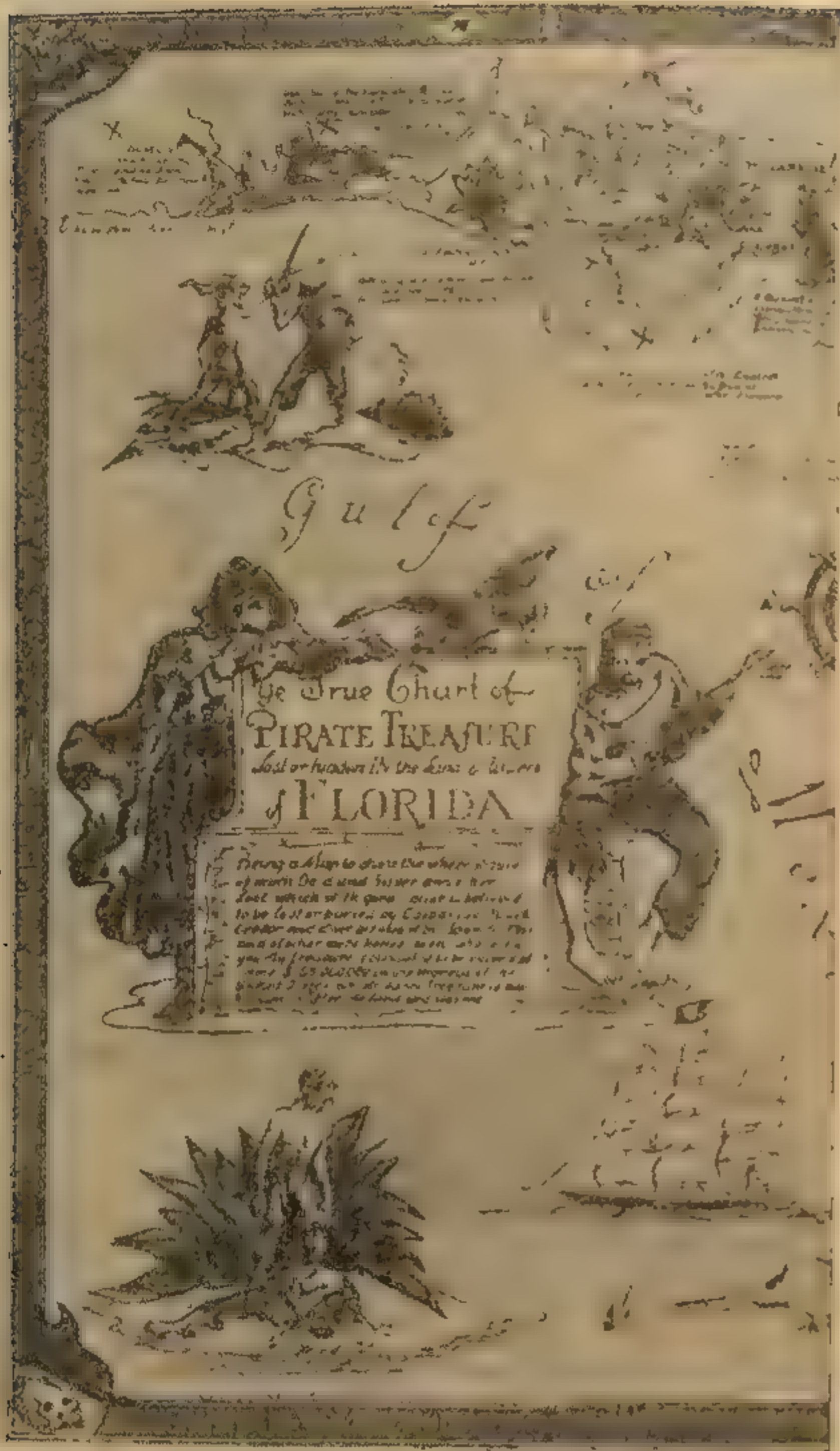
8 октября 1827 года здесь произошло величайшее морское сражение между объединенной русско-англо-французской эскадрой и турецко-египетским флотом. В результате жестокого боя турецко-египетский флот, насчитывавший сто пятьдесят кораблей, был наголову разбит. На дно бухты пошло три линейных корабля, девять фрегатов, двадцать четыре корвета, четырнадцать бригов, десять брандеров и несколько купеческих транспортов. Предполагают, что вместе с этими кораблями затонули огромные богатства, оцениваемые по некоторым



Крестики на красной карте означали



воображение легковерных кладоискателей



историческим документам до десяти миллионов фунтов стерлингов.

В ясные дни вода в Наваринской бухте настолько прозрачна, что с мачт стоящих на рейде судов можно различить силуэты кораблей, покоящихся на каменистом дне на глубине шестидесяти метров.



Для поисков клада был построен гигантский кессон

Немало было предпринято попыток добраться до этих кораблей и найти сокровища. Но никто не знает, на каких из шестидесяти трех судов они находятся, и поэтому ни одна из экспедиций не принесла успеха.

За последние пять лет охотники за затонувшими сокровищами предприняли ряд серьезных попыток найти и поднять золото с различных судов. Так, в 1955 году группа американских кладоискателей-аквалангистов занималась поисками золотых слитков, погибших с пароходом «Сити оф Честер» в бухте Золотые Ворота в 1888 году. Эта попытка оказалась тщетной — от корпуса паро-

хода остались одни развалины, занесенные толстым слоем ила.

В том же году члены одного английского подводного клуба обнаружили остатки парусно-винтового парохода «Ройял-Чартер», который 24 октября 1859 года был выброшен на скалы Уэльса. Гибель «Ройял-Чартера», вли-

савшая
судох
ке «Не
ряду с
лото н
гов. Ча
крушен
стать с
должны
году не
знать —
ко част

В т
«Ройял
Пьет В
ного не
те Лео
сумму
Для по
высотой
имелись
корпусо
ного и
было.

След
искател
В 1922
она фун
который
рован н
в Север
милях о
им так
пароход
у восточ
метров.

За п
когда п
сты сове
найдя су
узнавали
ра можн
В ко

савшая трагическую страницу в историю английского судоходства, была описана Чарльзом Диккенсом в очерке «Некоммерческий путешественник». Известно, что наряду с другим грузом на этом пароходе находилось золото на сумму около восьмисот тысяч фунтов стерлингов. Часть золота была поднята вскоре после кораблекрушения. Английские спортсмены намеревались достать с парохода судовую сейф, где, по их расчетам, должны были находиться золотые монеты. Но к 1955 году непрерывное действие морского прибоя дало себя знать — огромный сейф оказался разбитым на несколько частей, и золота обнаружить не удалось.

В то время, когда англичане пытались поднять с «Ройял-Чартера» судовую сейф, голландский инженер Пьет Виссер намеревался добраться до торпедированного немцами в 1917 году в Ла-Манше парохода «Ренате Леонхардт». С этим пароходом затонуло золото на сумму около четырех миллионов фунтов стерлингов. Для поисков золота был сооружен гигантский кессон высотой около тридцати метров, в его нижней части имелись мощные гидромониторы для расчистки ила над корпусом судна. Но даже при помощи такого совершенного и дорогого приспособления золото обнаружено не было.

Следует заметить, что в области подводного кладоискательства голландцам не везет больше, чем другим. В 1922 году они безуспешно пытались найти два миллиона фунтов стерлингов на своем лайнере «Тубантия», который во время первой мировой войны был торпедирован на пути из Амстердама в Буэнос-Айрес и затонул в Северном море на глубине сорока метров в тридцати милях от берега. Перед началом второй мировой войны им также не повезло в поисках золота на борту своего парохода «Арундо», затонувшего во время шторма у восточного побережья США на глубине пятидесяти метров.

За последние годы бывало немало и таких случаев, когда при обследовании затонувших судов аквалангисты совершенно случайно находили ценный груз или, найдя судно и установив его название и год гибели, узнавали, что на нем были ценности. В качестве примера можно привести такой случай.

В конце 1959 года Брюс Филиппс и Алан Робинсон,

австралийские спортсмены-любители, во время подводной охоты на хищных рыб у западного побережья Австралии обнаружили затонувшее старинное судно. В результате знакомства с рядом исторических документов они сделали предположение, что нашли голландский торговый корабль «Ферхульде Драг», погибший в этих водах 28 апреля 1656 года.

В некоторых документах о гибели корабля сообщалось, что из ста девяноста четырех человек экипажа погибло сто восемнадцать и вместе с судном пошло на дно семьдесят восемь тысяч шестьсот золотых гульденов. Обнаруженное судно сильно обросло кораллами и водорослями, и проникнуть на корабль австралийцы не смогли. Но узнав, что найденный корабль лежит поблизости от места, которое триста лет тому назад указал в своих отчетах капитан и что семьдесят восемь тысяч шестьсот гульденов по курсу валюты в настоящее время составляют почти миллион английских фунтов стерлингов, Филиппс и Робинсон сразу же предъявили Голландии и Австралии свои права на подъем золота. Попыток поднять золото пока еще не было.

К числу многих попыток поднять золото с древних судов в наше время можно отнести работу английской подводной экспедиции на испанском галионе «Санта-Крус» в 1959 году. Англичане считали, что на шестнадцатипушечном галионе «Санта-Крус», входившем в состав «Непобедимой Армады» и погибшем после ее разгрома в заливе Кардиган (побережье Уэльса) во время шторма в 1588 году, имелось золото на сумму более четырех миллионов фунтов стерлингов.

Судно затонуло недалеко от берега на глубине около двадцати метров. Поиски клада проводились с переоборудованного рыболовного траулера «Карен Мэри» двенадцатью опытными водолазами. Несмотря на то, что план экспедиции разрабатывался в течение пятнадцати лет, золота не нашли. По всей вероятности, его там и не было.

Не увенчалась успехом и последняя экспедиция довольно опытного кладоискателя англичанина Билля Уэдгвуда, который пытался найти клад золотых монет на пиратском фрегате «Де Браак», затонувшем в устье реки Делавер 25 мая 1798 года. Согласно историческим материалам, которыми располагал Уэдгвуд, это англий-

ское пиратское
испанских
ты на сум
Уэдгвуду
пизстров.

Всех
жалуй, с
относятся
изучив ист
них кораб
исками та
затонувши
знаменито
«где-то в
Лабуза, п
цилия, су
на острова
почти ник
рассудите
в историко

Ко вто
которые и
ших во вр
это — быв
свято веря
корабле с
соблазниш
чающим м
Им не на
их больше
погибший
крейсер и
лингов суд

Иногда
том. Так, в
ста пятьде
эсминца «
заливе Да
тить амери
Дарвин дв
цы ничего
уже пораба
Ко вто

ское пиратское судно погибло вскоре после ограбления испанских галионов, имея в своем трюме золотые монеты на сумму в пять миллионов фунтов стерлингов. Хотя Уэдгвуду и посчастливилось поднять несколько золотых пиастров, клад обнаружен не был.

Всех современных искателей затонувших кладов, пожалуй, следует разделить на две категории. К первой относятся предприниматели, которые, предварительно изучив исторические документы, идут по следам давних кораблекрушений. Они в основном занимаются поисками таких древних кладов, как испанские галионы, затонувшие в водах Центральной Америки, сокровища знаменитого английского пирата Кида, спрятанные им «где-то в Китайском море», золото французского пирата Лабуза, погибшее вместе с его кораблем у острова Сицилия, сундуки с золотом, зарытые другими пиратами на островах Пинос и Кокос, и т. д. Этим кладоискателям почти никогда не везло и не везет. Некоторые, самые рассудительные из них, на старости лет превращаются в историков.

Ко второй категории можно отнести кладоискателей, которые ищут ценности исключительно на судах, погибших во время и после второй мировой войны. В основном это — бывшие водолазы, хорошо знающие свое дело и свято верящие в существование на каждом затонувшем корабле судового сейфа, где есть деньги. Этих уже не соблазнишь древним пергаментом с крестиком, обозначающим место гибели какого-нибудь пиратского брига. Им не надо мифических миллионов золотых пиастров, их больше устроит официальное разрешение обследовать погибший во время последней войны миноносец или крейсер и несколько тысяч долларов или фунтов стерлингов судовой валюты.

Иногда за это право приходится платить тоже золотом. Так, в 1956 году японцы, намереваясь поднять триста пятьдесят тысяч фунтов стерлингов с американского эсминца «Перри», потопленного ими же в 1942 году в заливе Дарвина (Австралия), вынуждены были заплатить американскому военному представителю в порту Дарвин двадцать пять тысяч фунтов стерлингов. Японцы ничего не нашли — видно, на эсминце «Перри» кто-то уже поработал до них.

Ко второй категории кладоискателей можно отнести

и опытного английского кладовщика капитана Даманта, под чьим руководством с подорвавшегося на mine в 1916 году «Лаурентика» за семь лет из трех тысяч двухсот одиннадцати было поднято три тысячи сто восемьдесят шесть золотых слитков стоимостью около пяти миллионов фунтов стерлингов.

Современные охотники за затонувшими сокровищами ищут не только золото, драгоценные камни и серебро, они не упускают удобного случая поднять с погибших судов и такие металлы, как молибден, вольфрам, олово, хром, медь и другие.

В 1957 году американцы занимались подъемом пяти тысяч тонн хромовой руды со своего парохода «Джулия Лакенбек». Это судно затонуло в десяти милях от мыса Игольного в 1943 году в результате столкновения с английским танкером. Стоимость руды оценивалась в шестьдесят тысяч фунтов стерлингов.

Иногда затонувшие суда хранят в своих трюмах не совсем обычный ценный груз. Например, в 1954 году англичане в восемнадцати милях к юго-востоку от мыса Старт (Ла-Манш) на сравнительно небольшой глубине обнаружили свой старый пароход «Бенин». Это судно, направляясь из Африки в Ливерпуль, в марте 1881 года затонуло в результате столкновения с английским пароходом «Дюк оф Букле». В трюмах погибшего парохода обнаружили тысячу восемьсот тонн слоновой кости, большое количество черного дерева, каучука, кофе и пальмового масла. Пролежавшие на дне семьдесят шесть лет слоновая кость и черное дерево оказались в хорошем состоянии.

Несколько лет назад англичанам удалось поднять с парохода «Дарлинг Даунз» семьсот двадцать кип шерсти стоимостью около ста тысяч фунтов стерлингов. Качество шерсти было хорошим.

Современные кладовщики не отказываются и от бумажных денег. Вот любопытный случай.

За несколько дней до капитуляции фашистской Германии из одного европейского порта ночью вышла в море немецкая подводная лодка «U—583», взяв курс к берегам Америки. На борту лодки находилось пять миллионов долларов в бумажных знаках. Эту сумму она должна была доставить в Нью-Йорк для уплаты агентам, работавшим в США на германскую разведку, и для

покрыти
войны в
Когда
Айленд,
щик «Е
канские
бами. J

О не
острова
промерс
лазным
ставки
лось пя
пыток п
году за

Гово
гих цен
фонды»
торые п
дукт че

С ра
дела, не
большее
затонув

В св
деятель
ции ЭП
значени
Первая
ние зага
деревян
в Балак
1854 год
волюции
ЭПРОН
1923 год
рабль б
по всей
го кораб
была ра
не пропа
зуюсь ко
лодой
7В л. н.

покрытия платежей Аргентине за поставку во время войны вооружения и сырья.

Когда подводная лодка, находясь в проливе Лонг-Айленд, обнаружила себя, потопив американский угольщик «Блэк Пойнт», который шел в балласте, американские военные корабли забросали ее глубинными бомбами. Лодка затонула на глубине сорока семи метров.

О ней вспомнили лишь в 1953 году, когда в районе острова Лонг-Айленд ее случайно обнаружили во время промеров. Американцы немедленно приступили к водолажным работам, узнав, что согласно данным верховной ставки гитлеровцев на «U—583» действительно находилось пять миллионов долларов. Было сделано пять попыток поднять деньги со дна. Последняя из них в 1955 году закончилась, как и все предыдущие, провалом.

Говоря о подъеме со дна моря золота, серебра и других ценных грузов, следует напомнить, что «золотые фонды» морей не стоят и сотой доли тех ценностей, которые представляют собой сами затонувшие суда — продукт человеческого труда, искусства и разума.

С развитием техники водолазного и судоподъемного дела, несмотря на лихорадку кладоискательства, все большее значение стала приобретать работа по подъему затонувших судов.

В связи с этим небезынтересно отметить, что в начале деятельности первой советской судоподъемной организации ЭПРОН (Экспедиция подводных работ особого назначения) также связано с поисками затонувшего клада. Первая работа, которую выполнил ЭПРОН — разрешение загадки о «Черном принце», английском паровом деревянном фрегате, затонувшем якобы с грузом золота в Балаклавской бухте во время осады Севастополя в 1854 году. Многочисленные поиски, проводимые до революции иностранными фирмами, ни к чему не привели. ЭПРОН приступил к поискам «Черного принца» в 1923 году и спустя некоторое время таинственный корабль был найден. Однако, кроме семи золотых монет, по всей вероятности, принадлежавших команде погибшего корабля, золота на его борту не оказалось. Легенда была рассеяна. Но работа по поискам «Черного принца» не пропала даром, она обогатила ЭПРОН опытом, пользуясь которым экспедиция в трудные годы разрухи молодой Советской республики приступила к подъему

судов, их механизмов и грузов, потопленных во время гражданской войны белогвардейцами и интервентами.

Коммунистическая партия и лично В. И. Ленин придавали большое значение судоподъему. В пятом пункте Декрета Совета Народных Комиссаров о работах по подъему затонувших судов на Черном и Азовском морях, подписанного В. И. Лениным 5 января 1921 г., говорится:

«Ввиду особой трудности судоподъемных работ и опасности их для жизни и здоровья, установить особые нормы платы труда и выдачи продовольствия, а также денежного и натурального премирования работ по соглашению с Всероссийским Центральным Советом Профессиональных Союзов и Комиссией по Рабочему Снабжению по принадлежности».

Немало в те тяжелые годы ЭПРОН поднял и восстановил судов. Так, в 1924 году на Черном море с глубины 16 метров подняли подводную лодку «Пеликан»; в 1925 году с глубины 38 метров — нефтеналивное судно «Эльбрус» водоизмещением 6400 тонн, с глубины 18 метров — тральщик «Перванш», с глубины 27 метров — эсминец «Калиакрия»; в 1928 году у Новороссийска с глубины 32 метров — эсминец «Гаджибей»; у Севастополя с глубины 52 метров — подводную лодку «А. Г.»; у Кронштадта с глубины 27 метров — английскую подводную лодку «L-55». В 1931 году у Севастополя был произведен уникальный подъем с глубины 27 метров двух артиллерийских башен русского линкора «Императрица Мария» весом по 800 тонн каждая.

В 1932 году в Мезенском заливе с глубины 11 метров ЭПРОН поднял транспорт «Веста», получивший пробоину и брошенный командой. В 1933 году в Кандалакшском заливе с глубины 25 метров был поднят ледокольный пароход «Садко» водоизмещением 2400 тонн.

В 1933 году ЭПРОН у берегов Шпицбергена провел исторические работы по спасению ледокольного парохода «Малыгин». Работы выполнялись в необычайно тяжелых полярно-ледовых условиях. Несмотря на то, что судно имело в корпусе огромную пробоину и его машина была залита водой, пароход сняли с подводных скал Айсфиорда и привели в Мурманск. В том же году у западных берегов Норвегии ЭПРОН спас транспорт «Кола» водоизмещением 5800 тонн.

Роль ЭПРОН
стальной ор
статочно си
ствования
были восс
скому фл
рублей. Су
шли на
ЭПРОН по
брони, 120
механизмо

Не мен
до Велико
дов, как «
«Каспий»,

Немало

Ряд ин
ный перио
служба. В
ных района
четыре суд
следних тр
началом со

Говоря
тить, что во
зарубежны
сокровища
зовать. Но
взрывают
временных
трачивается
«клады» —
да десятков

В февр
с плахи по
королевы М
Елизаветы
католиков
вив своей
море, стал
7В*

Роль ЭПРОН как судоподъемной и аварийно-спасательной организации в двадцатые годы была велика. Достаточно сказать, что за первые десять лет своего существования из ста десяти поднятых судов семьдесят шесть были восстановлены. Стоимость возвращенных советскому флоту кораблей составляла свыше 51 миллиона рублей. Суда, которые уже нельзя было восстановить, шли на металлолом. За десять лет существования ЭПРОН поднял 13 052 тонны черного металла, 4756 тонн брони, 1200 тонн лома цветных металлов и 2491 тонну механизмов.

Не меньший интерес представляют и работы ЭПРОН до Великой Отечественной войны по подъему таких судов, как «Сишан», «Харьков», «Женероза», «Ямал», «Каспий», «Петр Великий», «Аамот», «Сербия».

Немало судов было поднято и после войны.

Ряд интересных работ по судоподъему в послевоенный период провела Польская судовая спасательная служба. В 1956—1957 годах эта организация в различных районах земного шара подняла со дна сто семьдесят четыре судна (общим весом двести тысяч тонн), из последних тридцать были восстановлены. Они и явились началом создания польского морского флота.

Говоря о подводных кладоискателях, следует заметить, что во многих случаях здравый смысл подсказывает зарубежным предпринимателям, что не стоит оставлять сокровища на дне моря, если их можно достать и использовать. Но в погоне за золотом кладоискатели зачастую взрывают хорошо сохранившиеся корпуса древних и современных судов. При этом на предприятие средств затрачивается иногда гораздо больше, чем стоят поднятые «клады» — две-три монетки, несколько слоновых бивней, да десяток ржавых гвоздей или пушечных ядер.

Тайна „Непобедимой Армады“

В феврале 1587 года, когда в лондонском Тауэре с плахи покатила окровавленная голова шотландской королевы Марии Стюарт и католический заговор против Елизаветы был раскрыт, римский папа Сикст V призвал католиков к открытой войне с Англией. Испания, поставив своей целью сохранить монопольное положение на море, стала готовиться к вторжению на Британские

острова. Для этого испанский король Филипп II снарядил громадный по тому времени флот — «Непобедимую Армаду», состоявшую из ста тридцати кораблей, имевших на борту, помимо экипажей, девятнадцать тысяч отборных солдат и около трех тысяч орудий.

«Армада» должна была пройти из Кадиса в Дюнкерк, взять там на борт испанские войска, находившиеся в Нидерландах, после чего высадить десант в устье Темзы, недалеко от Лондона. Испанцы рассчитывали, что вторжение будет поддержано восстанием английских католиков.

Для защиты Лондона англичане создали мощный флот, состоявший приблизительно из двухсот боевых и торговых судов. В основном это были частные купеческие и пиратские суда, присланные из разных портов Англии для охраны столицы.

В противоположность испанскому английский флот состоял из легких быстроходных кораблей и был лучше вооружен артиллерией. Экипажи английских судов формировались из моряков, прошедших хорошую школу в торговом флоте и нередко участвовавших в пиратских налетах на испанские корабли. Дрейк, Хаукинс, Рэли и другие крупные пираты и мореходы того времени готовились к сражениям с «Непобедимой Армадой».

Однако выход «Непобедимой Армады» был отложен на целый год в связи с внезапным нападением английских кораблей на Кадис и другие испанские порты, во время которого было уничтожено несколько десятков испанских судов.

В мае 1588 года «Армада» в составе семидесяти каравелл и шестидесяти галионов вышла из Лиссабона к берегам Нидерландов, но застигнутая жестоким штормом вынуждена была зайти в Ла-Корунью на ремонт.

В море она смогла выйти только 26 июля. Через несколько дней, достигнув английских вод у Плимута, «Армада» взяла курс на Дюнкерк.

Это был очень удобный момент для атаки со стороны английского флота. Морское сражение длилось две недели, после чего «Армада» уже не смогла добраться до Дюнкерка. Испанскому флоту так и не удалось соединиться с сухопутными войсками. Понеся огромные потери, испанцы отказались от попытки вторжения. Теперь им приходилось думать только об отступлении.

Сна
кораб
к род
вокруг
остро
береж
лей и
солдат
Одн
вался
мори
назван
гибели
В А
антов
простра
Ухо
рабль
в трюм
в залив
В эт
между
местны
вило, ж
«Армад
Капи
Макдон
его экип
Назв
нул пи
поедино
оказалс
водой и
сколько
женным
дональд
С на
ции», не
замерзат
с Дрейк
ландии.
Перед
мори Ло

Сильные встречные ветры не позволяли оставшимся кораблям «Армады» следовать Ла-Маншем. Поэтому к родным берегам пришлось идти через Северное море, вокруг Шотландии. Жестокий шторм у Оркнейских островов довершил разгром «Армады». На западном побережье Ирландии погибло несколько испанских кораблей и было взято в плен более пяти тысяч испанских солдат.

Один из самых больших кораблей «Армады» взорвался и затонул почти со всем экипажем в заливе Тобермори у острова Малл. Именно этот корабль, получивший название «Тоберморский галион», стал уже после своей гибели знаменитым кораблем «Непобедимой Армады».

В Англии и Шотландии существует несколько вариантов легенды о «Тоберморском галионе». Самая распространенная из них следующая.

Уходя от преследования англичан, казначейский корабль «Армады» «Флоренция», имея много золота в трюме, во время сильного шторма нашел убежище в заливе Тобермори.

В это время в Шотландии шла кровопролитная война между родами Макдональдов и Маклинов. Занятые местными распрями, шотландцы перед этим, как правило, жестоко расправлявшиеся с экипажами кораблей «Армады», на сей раз не тронули испанский корабль.

Капитан «Флоренции» Перейра послал предводителю Макдональдов довольно грубое письмо, требуя снабдить его экипаж водой и провизией.

Назвав испанца «наглым нищим», Макдональд вернул письмо капитану «Флоренции» и предложил ему поединок. Но предводитель рода Маклинов Лохлан Мор оказался хитрее своего врага. Он снабдил «Флоренцию» водой и бараниной, за что попросил у Перейры на несколько дней сто солдат. Пополнив свое войско вооруженными испанцами, Лохлан Мор наголову разбил Макдональдов.

С наступлением осени матросы и солдаты «Флоренции», не привыкшие к такому суровому климату, стали замерзать. Они предпочли бы еще раз сразиться в море с Дрейком, чем провести зиму у берегов угрюмой Шотландии.

Перед самым отплытием корабля из залива Тобермори Лохлан Мор, узнавший, что на «Флоренции» нахо-

дятся несметные богатства, начал требовать у испанцев золото.

Отпустив на корабль взятых на время солдат, он в качестве заложников оставил у себя в замке трех испанских офицеров. За выкупом на корабль он послал своего родственника Дэвида Гласа Маклина, который был схвачен испанцами и посажен в трюм корабля. «Флоренция», подняв паруса, направилась к выходу в море.

Далее легенда гласит, что Маклину разрешили с палубы корабля в последний раз взглянуть на родную землю. Затем, вернувшись в трюм, он поджег пороховой погреб. В результате взрыва «Флоренция» переломилась на две части и затонула. При этом погибло около пяти-сот испанцев. Два человека, которым удалось спастись, были убиты шотландцами на берегу. Вместе с кораблем погибли и сокровища, которые оценивались в тридцать миллионов золотых дукатов. Таков один из вариантов легенды.

Однако историкам до сих пор не удалось установить подлинное название «Тоберморского галиона». Ведь до наших дней не сохранился список кораблей, входивших в «Непобедимую Армаду». Разные источники называют этот корабль по-разному. «Флоренция», «Дюк Флоренции», «Адмирал Флоренции», «Флорида». Никто не знает и точного имени капитана корабля. Согласно одним историческим записям, его звали Перейра, согласно другим — Ферейра.

Спорным остается вопрос и о самих сокровищах, погибших с кораблем в заливе Тобермори. Одни историки предполагают, что именно этот корабль являлся казначейским судном «Непобедимой Армады» и что на нем, помимо золота, была даже корона, осыпанная бриллиантами, предназначавшаяся, в случае победы Испании, для коронации Филиппа II на английском престоле.

Испанцы же считают, что этот корабль не мог быть казначейским кораблем «Армады», так как в тот исторический период каждое испанское судно имело свою собственную казну. Если даже предположить, что «Тоберморский галион» и был казначейским кораблем, то на его борту все равно не могло быть такого огромного количества дукатов.

По
в зал
тиста»
это об
крыва
тельно

Одн
галион
ский п
письме
сингха
гибшем
Малл.
галион
протяж
вражда

Сна
совалс
ралтей
рода М
золота
лось на

В 16
стером
сом Мо
имел п
пятую
Молда
ровать.

Спу
пушки.
реваясь
Тогда А
колокол
нять еш
корабля

В 16
ным ма
котором
с кораб

Прог
сторгну
мастеро

После разгрома «Армады» испанцы пустили слух, что в заливе Тобермори погиб корабль «Сан-Жуан Баптиста», на котором не было никакого золота. Возможно, это объяснялось чисто военными соображениями не раскрывать тайну гибели своего судна, на котором действительно имелось золото.

Однако можно предположить, что на «Тоберморском галионе» действительно был ценный груз. Так, английский посол в Шотландии 6 ноября 1588 года в своем письме из Эдинбурга в Лондон лорду Францису Уолсингхаму упоминал о большом испанском корабле, погибшем с ценным грузом в заливе Тобермори у острова Малл. К тому же ведь не зря из-за «Тоберморского галиона» между разными шотландскими династиями на протяжении пятнадцати поколений шла непримиримая вражда.

Сначала сокровищами погибшего корабля интересовался король Англии Чарльз I. По его приказу Адмиралтейство в 1641 году обязало потомка шотландского рода Маклинов герцога Арджилла заняться поисками золота в заливе Тобермори. Однако Арджиллу не удалось найти золота на дне залива.

В 1665 году Арджиллы заключили с английским мастером по изготовлению водолазных колоколов Джеймсом Молдом договор на три года, по которому последний имел право заниматься поисками золота, оставляя себе пятую часть найденного. Но водолазный колокол Молда работал плохо и его часто приходилось ремонтировать.

Спустя три месяца были подняты три бронзовые пушки. В дальнейшем Молд расторгнул договор, намереваясь позднее тайно заняться подъемом сокровищ. Тогда Арджиллы сами соорудили подобный водолазный колокол и стали продолжать поиски. Им удалось поднять еще шесть пушек и несколько деревянных обломков корабля. Однако золота они не нашли.

В 1676 году Арджиллы заключили с другим водолазным мастером Джоном Клером трехлетний договор, по которому тот обязан был отдавать две трети поднятого с корабля золота.

Прошло два месяца, и этот договор также был расторгнут. Арджиллы пригласили шведских подводных мастеров. Но и они ничего не добились.

Владельцы «Тоберморского галиона» проводили работы по поискам золота под охраной своих солдат, так как соседние графства, стараясь доказать свое право на владение затонувшим кораблем, часто пытались завладеть им путем вооруженного нападения. Арджиллы вынуждены были даже построить на берегу залива укрепленный форт, остатки которого сохранились и поныне.

В 1680 году в заливе Тобермори появился Аргибальд Миллер, известный в то время в Англии специалист по подводным работам. Арджиллы платили ему сорок фунтов стерлингов в месяц. В отчетах по обследованию «Тоберморского галиона» Миллер писал, что видел большое количество металлических пластин, большой испанский герб и корону, которые не удалось поднять...

В 1730 году с «Тоберморского галиона» было впервые поднято несколько золотых и серебряных монет и большая бронзовая пушка, на которой были выбиты герб Филиппа II и дата — 1584 год. В настоящее время эта пушка стоит в одном из шотландских замков...

Услышав о найденном золоте, герцог Йоркский, адмирал всей Англии и Шотландии, решил завладеть «Тоберморским галионом». Он заявил, что согласно королевскому указу все погибшие у берегов Великобритании суда принадлежат ему. Арджиллы через королевский суд сумели доказать свое право на полное владение этим кораблем, сославшись на то, что все суда, затонувшие до 1707 года (год объединения Англии и Шотландии) у берегов Шотландии, принадлежат навечно шотландцам, а суда, погибшие позже, — герцогу Йоркскому. Таким образом, «Тоберморский галион» остался у рода Маклинов.

В 1889 году одним из отпрысков этого рода была написана книга «История клана Маклинов», в которой давались подробные сведения об их фамильном подводном кладе. Примерно в конце XIX столетия представитель рода Маклинов — маркиз Лори — в своих семейных архивах нашел старую карту, на которой было обозначено место затонувшего корабля. Маркизу также захотелось попытать счастья, и он нанял на работу водолаза. Спустившись на дно в месте, обозначенном на карте, водолаз уже не мог найти корпуса галиона — к этому времени почти все дерево сгнило. Но вскоре ему посчастливилось

поднять несколько серебряных монет и большой медный брус. С этого момента «Тоберморский галион», который уже чаще стали называть «Флоренцией», опять привлек к себе внимание кладоискателей. В 1902 году с него подняли еще одну пушку, старинную шпагу и около пятидесяти золотых дукатов.

В 1903 году в городе Глазго был создан специальный синдикат по подъему сокровищ «Флоренции». Собрав большую сумму денег и получив у Арджиллов на довольно льготных условиях согласие на проведение водолазных работ, синдикат приступил к осуществлению своего грандиозного плана. Работами руководил один из опытных специалистов водолазного дела в Глазго — капитан Вильямс Бернс.

После того, как паровой землесос «Силайт» прорыл траншею, водолазы извлекли на поверхность, помимо ржавых железных обломков, каменных балластин, чугунных ядер, два циркуля, золотые кольца и несколько монет. Все это распродали с аукциона в Глазго.

Спустя три года этот же синдикат, получив более мощный земснаряд «Бреймар», поднял с «Флоренции» пушки, большой серебряный подсвечник, несколько старинных ружей со следами красивой чеканки и около сотни золотых дукатов.

Через пять лет водолазные работы на «Флоренции» пришлось прекратить, так как срок договора синдиката с Арджиллами истек.

В 1912 году испанскими сокровищами заинтересовался английский полковник Фосс, которому посчастливилось поднять пару золотых пиастров. Водолазы извлекли на поверхность также несколько металлических продолговатых пластин, о которых еще в 1860 году сообщал Миллер. Взятая проба показала, что это было чистое олово.

Вскоре первая мировая война прервала работы...

Кладоискатели вернулись к «Флоренции» лишь в 1922 году. На этот раз затонувший клад привлек внимание опытного специалиста судоподъемного дела английского капитана Джона Айрона, под руководством которого после окончания первой мировой войны было поднято двести сорок судов.

Когда земснаряд открыл траншею глубиной в полметра, среди останков окончательно развалившегося

корпуса «Флоренции» водолазы капитана Айрона нашли много балластных камней; сейчас их экспонируют в Британском музее в Лондоне.

Решено было сделать еще одну попытку найти клад с помощью землесоса с подрезным устройством. На этот раз обнаружили самое ценное. Это был изогнутый кусок золотой пластины с несколькими небольшими углублениями. Археологи высказали предположения, что это часть легендарной испанской короны, в которой Филипп II должен был взойти на английский престол. Англичане считают, что углубления в золотой пластине были гнездами для бриллиантов, которые от времени выпали.

Подсчитали, что экспедиция капитана Айрона явилась пятидесятой по счету попыткой добраться до сокровищ «Тоберморского галиона», а стоимость поднятых за эти триста с небольшим лет ценностей составила всего лишь тысячу фунтов стерлингов.

Но прошло три десятка лет, и выдавший на своем веку тысячи кладоискателей с их хитроумной техникой залив Тобермори увидел еще одного. Это был пятидесятилетний Иоан Дуглас Кэмбелл — отпрыск одиннадцатого колена Маклинов. В 1954 году, чтобы не нарушать традиции рода, он решил внести свое имя в список кладоискателей «Флоренции».

Руководителем подводных работ был назначен английский капитан Крэбб, один из самых известных водолазов Англии.

Газеты с нетерпением ждали результатов...

Вскоре в залив Тобермори прибыла специально переоборудованная для дноуглубления самоходная баржа.

После тщательного промера глубин и исследования грунта определили место, где когда-то лежал корпус погибшего корабля. Теперь оно находилось всего в пятидесяти метрах от городской набережной. Траншеи прорывали с помощью тридцатитрехтонного крана с грейферным захватом. После каждого подъема грунт промывался мощной струей воды, тщательно осматривался и лишь затем сбрасывался бульдозером в грунтоотвозную шаланду.

Несколько недель проводилась безуспешная промывка грунта, но обнаружили лишь чугунное ядро да несколько листов олова.

Трудно сказать, во сколько обошлась организация всех подводных экспедиций на «Флоренцию», но, во всяком случае, сумма ее наверняка больше стоимости этого мифического древнего клада.

Галионы бухты Виго

После того, как в Мадриде королем Испаний был провозглашен Филипп V, его дед — французский король Людовик XIV — в 1701 году объявил Австрии войну за испанское наследство. Война продолжалась до 1713 года, пока Франция не оказалась побежденной. На стороне Австрии выступили Англия, Голландия, а также различные германские княжества и королевства.

Для ведения этой длительной войны Людовику XIV, одному из самых расточительных монархов в истории, требовались деньги, которых в то время больше всего было у Испании. Деньги Испании — это золотые и серебряные рудники ее колоний — Перу, Мексики, Чили.

Опасаясь за судьбу награбленных в Америке сокровищ, испанцы после долгих колебаний, наконец, решили перевезти их в Европу.

Летом 1702 года на девятнадцать испанских галионов было погружено большое количество золота, драгоценных камней, серебра, жемчуга, амбры, индиго, красного и бальзового дерева, ванили, какао, имбиря, сахара, кошениля и прочего, всего на сумму свыше тринадцати миллионов золотых пиастров.

11 июня 1702 года испанский караван под командованием Мануэля де Веласко вышел из Вера-Крус. В море он встретился с французской военной эскадрой, состоящей из двадцати трех кораблей, вооруженных девятьюстами восьмьюдесятью тремя пушками. Этой эскадре была поручена охрана каравана. Французы, опасаясь нападения англо-голландского флота, поручили командование всем конвоем знаменитому тогда адмиралу Шато-Рено, который не раз за время своей долголетней службы одерживал победы и над голландцами и над англичанами.

Конвой должен был идти в Кадис, но, узнав через разведку, что этот порт блокирован английским флотом, Шато-Рено направился на северо-запад Испании в бухту Виго.

Имея полную возможность сгрузить сокровища на берег под охрану французских войск, которых в это время в Испании было достаточно, нерешительный Мануэль де Веласко стал, однако, дожидаться из Мадрида распоряжения, куда следовать дальше.

Весть о том, что в бухте Виго стоят галионы, на борту которых находится неслыханное богатство, облетела берега Испании и дошла до англичан. Ответ из Мадрида пришел только через месяц. В тот момент, когда Мануэль де Веласко распечатывал в своей каюте секретный пакет, доставленный гонцом в ночь на 21 октября, в бухту Виго ворвалась англо-голландская эскадра в составе около ста кораблей под командованием адмирала Джорджа Рука.

В течение тридцати часов продолжались ожесточенные абордажные бои. Испанцы успели поджечь часть своих судов, чтобы они не достались неприятелю. Англичане, потеряв свой флагманский корабль и шестьсот человек, вместе с голландцами захватили и потопили несколько французских военных кораблей. Шато-Рено удалось прорваться через блокаду и уйти в море. В результате сражения затонуло двадцать четыре корабля.

Один из самых больших испанских галионов англичане захватили как военный приз и отправили его в Англию под командованием адмирала Шовелла. Но, выходя из залива, галион ударился о камни одного из многочисленных островов и затонул с ценным грузом на глубине тридцати четырех метров.

Какова же судьба сокровищ, которые во время боя находились на борту испанских кораблей?

Почти двести шестьдесят лет этот вопрос остается безответным. Бухта же Виго превратилась в своего рода международную арену кладоискателей. О ней написана масса отчетов водолазных экспедиций, статей, очерков и даже романов. О сокровищах бухты Виго упоминает и Жюль Верн в своем романе «Двадцать тысяч лье под водой».

Исторические сведения о судьбе сокровищ весьма противоречивы. По одним источникам англичанам удалось захватить драгоценности на сумму в пять миллионов фунтов стерлингов, по другим — только на сумму в двести тысяч фунтов стерлингов.

Уста
нет? За
что зна
Другие
сти по
предпо
выгруз
войска
что же
маршал
то, что
До с
нуло в
из Вера
желтой
отделил
Неко
галионо
Ника
ские су
цифры
менному
двадцат
канцы —
Неко
нувших
окончил
ряли за
Посл
бухта В
несколь
кровища
ным пре
Виго и в
что дев
в казнач
Ни о
попыток
В ию
ская суд
сандром
были опр
ших кора

Успели испанцы выгрузить сокровища на берег или нет? Записи в испанских архивах свидетельствуют о том, что значительная их часть была выгружена еще до боя. Другие исторические источники говорят, что все ценности пошли на дно бухты вместе с кораблями. Французы предполагают, что Шато-Рено по приходе эскадры в Виго выгрузил все ценности на берег и через французские войска переправил их своему правительству. Иначе за что же Людовик XIV после этих событий дал ему чин маршала вместе с чином полного адмирала, ведь не за то, что он потопил порученный ему конвой?

До сих пор неясно, сколько испанских галионов затонуло в бухте. Одни историки утверждают, что на пути из Вера-Крус в Кадис на судах вспыхнула эпидемия желтой лихорадки, в результате чего шесть кораблей отделилось и направилось в другой порт.

Некоторые заявляют, что из девятнадцати испанских галионов англичане и голландцы захватили одиннадцать.

Никаких документов о погрузке ценностей на испанские суда в Вера-Крус не сохранилось, поэтому точной цифры стоимости сокровищ никто не знает. По современному курсу валюты англичане принимают ее за двадцать четыре миллиона фунтов стерлингов, а американцы — за шестьдесят миллионов долларов.

Некоторые историки утверждают, что подъем затонувших сокровищ в бухте Виго начался еще до того, как окончилось сражение. Якобы английские матросы ныряли за золотом под обстрелом испанских пушек.

После окончания войны за испанское наследство бухта Виго сразу же привлекла к себе внимание. Сделав несколько неудачных попыток поднять со дна бухты сокровища, испанское правительство объявило всем частным предпринимателям о свободном доступе в бухту Виго и всеобщем праве подъема ценностей при условии, что девяносто процентов найденного должно перейти в казначейство испанского короля.

Ни одна из предпринятых после данного заявления попыток не достигла ожидаемых результатов.

В июле 1738 года в бухту Виго прибыла французская судоподъемная экспедиция, возглавляемая Александром Губертом. После тщательных промеров бухты были определены места нахождения нескольких затонувших кораблей.

Особое внимание привлек корабль, лежавший на глубине шести метров при малой воде. Судно поднимали с помощью стропов, деревянных понтонов, шпилей и двадцати двух толстых пеньковых канатов. Наконец, после кропотливого и мучительного труда в феврале 1742 года судно настолько близко подвели к берегу, что при малой воде его трюм был совершенно сух. Это оказался испанский галион «Тохо» водоизмещением около 1200 тонн, на котором, кроме шестисот тонн каменного балласта, двенадцати чугунных пушек, нескольких сотен ядер, десятка мешков ржавых гвоздей и пустых глиняных горшков, ничего не нашли.

Французы, истратив на экспедицию более двух миллионов франков, вынуждены были покинуть неприветливую бухту.

После французов в бухте Виго появились англичане. Одному из них — Вильяму Эвансу — посчастливилось поднять серебряные слитки, оцененные в несколько сотен фунтов стерлингов. Возможно, что ему удалось бы обнаружить и другие ценности, но Испания неожиданно запретила искать сокровища в испанских водах представителям нации, потопившей ее галионы.

В 1748 году испанцы сами попытались обнаружить сокровища, но безуспешно. Далее почти на протяжении трех четвертей века, исключая, может быть, отдельные усилия местных жителей, водолазные работы в бухте не проводились.

В 1825 году в бухту неожиданно вошел английский бриг «Энтерпрайз». На его борту находился подводный колокол новой конструкции. Капитану брига Диксону пришлось работать под охраной вооруженных испанцев, которые с нетерпением ждали свою львиную долю добычи. Через несколько недель бриг исчез из бухты. Ходили слухи, что англичанам удалось поднять с помощью колокола значительное количество золота, после чего, напоив охрану, они подняли паруса и ушли из бухты восвояси.

Через десять лет провалилась еще одна попытка испанцев добраться до сокровищ.

В 1858 году правительство Испании продало право на поиски французскому дельцу Давиду Лэнглэнду, который перепродал это право, конечно, не без выгоды, парижскому банкиру Сикарду.

Но
у Сика
певаю
тельно
пански
прият
Во
с конк
специа
лось,
дрился
успел
прият
В я
затону
еще в
капита
вознаг
галион
Что
о затон
смотре
лаза в
на палу
Так
шать, ч
риши.
жить на
Ско
рудован
электри
ная наб
двух че
Пер
пушка,
имелся
восемь
двести я
рукоятка
трубки,
нашли с
почему-т

Но на организацию водолазной экспедиции денег у Сикарда не было, и он обратился за помощью к преуспевающему банкиру Ипполиту Магену. Маген, тщательно проверив рассказ Сикарда по данным старых испанских архивов, согласился финансировать это предприятие.

Во время организации экспедиции Маген столкнулся с конкурентом в лице известного в то время в Англии специалиста водолазных работ капитана Гоуэна. Оказалось, что Лэнглэнд право на подъем сокровищ уму-дрился продать и Гоуэну, который в свою очередь уже успел распродать в Лондоне много акций своего предприятия.

В январе 1870 года Маген приступил к обследованию затонувших галионов. Старый испанский рыбак, который еще в 1825 году принимал участие в работе экспедиции капитана Диксона на бриге «Энтерпрайз», за приличное вознаграждение показал ему место пяти лежащих на дне галионов.

Чтобы получить точные сведения и сохранить тайну о затонувших кораблях, Маген приказал завинчивать смотровое стекло шлема готовившегося к спуску водолаза в тот момент, когда шлем только что поднявшегося на палубу судна водолаза еще не был снят.

Таким образом, ни один из водолазов не мог услышать, что рассказывали после выхода из воды его товарищи. За двенадцать дней водолазам удалось обнаружить на дне десять судов.

Скоро из Франции начало прибывать подводное оборудование и снаряжение. В него даже входил подводный электрический фонарь весом девятьсот фунтов и подводная наблюдательная камера, которая могла вместить двух человек.

Первой находкой оказалась старинная железная пушка, ее дуло было забито пробкой, за которой еще имелся воздух, сохранявшийся в дуле сто шестьдесят восемь лет! После этого водолазами были извлечены двести ядер, медный сосуд, топор для абордажного боя, рукоятка от кортика, серебряный бокал, футляр от трубки, мешок бразильских орехов. Все эти предметы нашли среди останков галиона, который местные жители почему-то называли «Мадерой».

Наступившие осенние штормы заставили водолазов прекратить работы на этом судне и перейти на галион «Ла Лигура», который затонул в глубине бухты. Здесь они смогли добраться до судового лазарета, где обнаружили несколько медных тазов и различные сосуды. Когда галион взорвали, то к числу этих находок прибавились компас и железная чаша. Золота и серебра по-прежнему не было. Средства Магена кончались, и всему предприятию грозил крах. Было решено попытаться счастья на галионе «Тамбор», который лежал на глубине двенадцати метров. Приходилось спешить, работы проводились даже в ночное время, но и здесь ничего не оказалось.

С галиона «Алмирантэ» извлекли пятнадцать ящиков с краской индиго. После этого на глубине десяти метров водолазы нашли флагманский корабль адмирала Шато-Рено. Сокровищ на нем искать, конечно, не стали.

Пока проводились работы на «Алмирантэ», водолазы нашли галион «Эспихо», лежавший на глубине семнадцати метров. С него удалось поднять немного краски индиго и кошениля.

Средства экспедиции уже совсем подходили к концу, когда неожиданно был найден первый слиток серебра, а вскоре вес поднятого серебра составлял сто тридцать фунтов. В приподнятом настроении Маген выехал в Париж, чтобы добыть дополнительные средства. Ему удалось быстро распродать акции и собрать приличную сумму денег. В Париже была взята проба с темного куска металла, доставленного из бухты Виго. Водолазы, как правило, не поднимали их со дна, а в тех редких случаях, когда они попадали на палубу водолазного бота, обычно бросали в воду. К радостному изумлению Магена этот темный, невзрачный на вид кусок металла оказался чистым серебром!

В это время в Европе началась франко-прусская война, и Париж, где находился руководитель экспедиции, был окружен войсками неприятеля. В последнем полученном им из Испании письме сообщалось, что почти все водолазы парализованы и работать может только один.

Условия работы водолазов в бухте Виго были действительно ужасны, ни о какой декомпрессии в то время не было и речи. Несмотря на сравнительно небольшую

глубину,
ровые вод
стели.

Но ф
в бухте В
дого инж
ко-прусск
рии Испа
на возду
в одной и
выделени
ние работ
были кон

Водола
рез два го
затонувши
прежнему
иссякли и
лось даже
ное оборуд

В 1873

экспедици
лионы Ви
рассказал
соображен
книги испа
относящие
сокровища
книга был
чительную
лазных экс

После
надцатого
ток овладе
попытка ам
Виго», кото
риканцам т
охраной ис
тащить из
при перенос
и обе полов

В 1904 г
Иберти и П

глубину, кессонная болезнь сильно отражалась на здоровье водолазов. Да и сам Маген был прикован к постели.

Но французы не хотели прекращать свои поиски в бухте Виго и возглавлять экспедицию назначили молодого инженера Этьена. Не дожидаясь окончания франко-прусской войны, он попытался добраться до территории Испании. Перелетев через прусские военные позиции на воздушном шаре, Этьен был схвачен пруссаками в одной из деревень и обвинен в шпионаже. Средства, выделенные французским правительством на возобновление работ в бухте Виго, которые находились при Этьене, были конфискованы.

Водолазные работы в Виго возобновились лишь через два года. Французам удалось обнаружить еще пять затонувших судов погибшей эскадры. Но золота по-прежнему не находили. В ноябре 1872 года средства иссякли и работы прекратились. У экспедиции не осталось даже денег, чтобы вывезти из бухты свое водолазное оборудование.

В 1873 году неудачливый руководитель французской экспедиции Ипполит Маген издал в Париже книгу «Галионы Виго», где в виде увлекательного повествования рассказал историю испанских сокровищ и высказал свои соображения по поводу их подъема. После появления книги испанцы засекретили все исторические материалы, относящиеся к бухте Виго. Еще до Магена об испанских сокровищах писал англичанин Роджер Фентон, но его книга была менее подробной. Оба издания сыграли значительную роль в сборе средств для последующих водолазных экспедиций за сокровищами.

После неудачных поисков французов в конце девятнадцатого века было предпринято еще несколько попыток овладеть кладом. Наиболее серьезной из них была попытка американской «Компании по сокровищам бухты Виго», которая существовала почти пятьдесят лет. Американцам также пришлось работать под вооруженной охраной испанцев. Однажды этой компании удалось вытащить из воды один хорошо сохранившийся галион, но при переноске его краном на берег судно переломилось, и обе половины корпуса затонули.

В 1904 году по следам американцев пошли испанцы Иберти и Пино, которые на одном из двух затонувших

кораблей нашли несколько золотых статуэток и серебряных слитков весом по восемьдесят фунтов каждый.

В 1934 году испанцы опять заинтересовались своими сокровищами. По инициативе морского министерства Испании на восемь лет была создана концессия. Однако и в этот раз хозяев бухты постигла неудача.

Казалось бы, эта попытка навсегда отобьет охоту у искателей подводных кладов заниматься, возможно, даже и не существующими сокровищами на дне бухты Виго. Ведь перед этим здесь работало двенадцать больших водолазных экспедиций! Среди затонувших в 1702 году судов, пожалуй, невозможно найти такое, которое люди не пытались бы поднять или осмотреть. За два с половиной века бухта Виго стала синонимом несбывшейся мечты.

Однако, как это ни странно, в ноябре 1955 года английская фирма «Венчур» купила у испанского правительства право на проведение водолажных работ в Виго.

Внимание англичан было направлено на галион «Сан-Педро», на который еще никто не смог проникнуть. По некоторым историческим документам было известно, что на этом судне в самом начале сражения испанцы пытались перевезти сокровища на берег. Галион был расстрелян английскими кораблями и затонул на сравнительно мелком месте, а испанские рыбаки, чтобы золото не досталось врагу, забросали галион большими камнями. От времени камни между собой спаялись, образовав надежный панцырь, который закрыл судно от кладоискателей.

Однако поиски ни к чему не привели! Это была тринадцатая по счету в истории бухты Виго попытка найти один из самых сомнительных подводных кладов.

Вода и песок против „Синдиката“

13 июня 1782 года трехмачтовый фрегат «Гровенор» — один из лучших восьмидесяти пяти парусников «Ост-Индской компании» — вышел из цейлонского порта Тринкомали в Англию. Англичане везли в Лондон драгоценные камни, похищенные из священных храмов в Дели, алмазы, рубины, изумруды и сапфиры были уложены в девятнадцати ящиках, их стоимость составляла пятьсот семнадцать тысяч фунтов стерлингов. На «Гровеноре» было также семьсот двадцать слитков золота стоимостью

четыре
ящиков
сяч фун
слитков
шими п
милли
Про
плаван
жался
видимос
судна.
дится в
деле су
африка
троса:
— В
рил. «Г
тем же
слишком
Пово
венор»
прибой
торый в
человек,
лись сто
матросам
Кейптаун
вынеся л
канского
Когда
и затем
гату потя
корпус ф
от време
ных прибо
Этот фак
доть в 18
исчезнувш
Вскоре
рифами п
гибшего ф
входивши
одолевали

четыреста двадцать тысяч фунтов стерлингов, несколько ящиков золотых монет на сумму семьсот семнадцать тысяч фунтов стерлингов и тысяча четыреста пятьдесят слитков серебра. Эти сокровища вместе с принадлежавшими пассажирам оценивались на сумму свыше двух миллионов фунтов стерлингов.

Прошло несколько недель длительного и трудного плавания через Индийский океан. «Гровенор» приближался к Мысу Доброй Надежды. 4 августа из-за плохой видимости не было возможности точно определить место судна. Капитан Коксон считал, что «Гровенор» находится в двухстах пятидесяти милях от берега. На самом деле судно следовало в непосредственной близости от африканской земли. Когда с мачты раздался крик матроса:

— Впереди буруны! — капитан ему просто не поверил. «Гровенор» под всеми парусами продолжал идти тем же курсом. Ошибку в счислении капитан понял слишком поздно.

Поворот перед самой грядой рифов не удался, и «Гровенор» с полного хода налетел на камни. Океанский прибой быстро разбил деревянный корпус фрегата, который вскоре пошел ко дну. Из ста шестидесяти двух человек, находившихся на «Гровеноре», до берега добрались сто тридцать пять, из которых всего лишь трем матросам и одному юнге чудом удалось добраться до Кейптауна. Остальные члены экипажа и пассажиры, не вынеся лишений, умерли в прибрежных зарослях африканского побережья.

Когда весть о кораблекрушении дошла до Кейптауна и затем распространилась в Европу, к погибшему фрегату потянулись охотники за сокровищами. Но разбитый корпус фрегата, казалось, исчез бесследно. Однако время от времени после сильных штормов среди многочисленных прибрежных скал удавалось найти золотые монеты. Этот факт побудил английское Адмиралтейство снарядить в 1812 году специальную экспедицию для поисков исчезнувшего клада.

Вскоре после начала работ между двумя подводными рифами под толстым слоем песка был найден корпус погибшего фрегата. Малайские ныряльщики за жемчугом, входившие в состав экспедиции, без особого труда преодолевали глубину шесть метров. Но попасть внутрь

затонувшего корабля было не так-то просто. Даже когда откопали песок и нашли место грузовых люков, клад оставался недоступным. Крышки люков не открывались. Пробраться на фрегат через его разбитые борта также не представилось возможным — все внутренние помещения судна были плотно забиты песком. Экспедиция Адмиралтейства не имела каких-либо водолазных средств и вскоре вынуждена была прекратить работы.

До начала двадцатого столетия затонувшим кладом никто не интересовался. Лишь в 1905 году в Иоганнесбурге был создан так называемый «Синдикат по поискам «Гровенора». Первое препятствие, с которым столкнулись кладоискатели — это незнание места, где погибло судно. Архивов предыдущих экспедиций не сохранилось, и пришлось начинать все сначала.

Местные жители, которые от своих дедов слышали об английском корабле, давали разные сведения о месте его гибели. Водолазы, нанятые синдикатом в Англии, целыми днями блуждали по дну в поисках фрегата. Иногда работу приходилось прекращать из-за штормов, даже небольшое волнение сильно мешало поискам.

Прошло несколько месяцев, у водолазов накопилось много случайных находок, собранных ими на дне моря. Чего здесь только не было! Куски деревянной обшивки, ядра, железные и медные судовые вещи и даже около трехсот золотых монет. Через несколько дней нашли и само судно. Сильно разрушенный временем корпус был засыпан трехметровым слоем песка. Откопать его с помощью только одних водолазов было невозможно. Приостановив работу, руководитель экспедиции направился в Иоганнесбург добиваться дополнительных средств для подъема клада. Тем временем водолазы подняли со дна тринадцать железных пушек, обнаруженных среди подводных скал поблизости от корабля.

Получив от государства значительную сумму, синдикат купил большую землечерпалку. Но ей не суждено было прославиться черпанием сокровищ «Гровенора» — слишком малые глубины на подходах к месту, где лежал фрегат, не позволили применить ее. Землечерпалку продали и купили кран, которым предполагали расчистить песок над затонувшим кораблем. Но море снова и снова заносило свою жертву песком, с которым кран никак не мог справиться.

Вскоре
лось рабо
шторма п
Работ
ката по п
Но это
несбурге,
лишь в т
метров ле
залось, е
сверкают
Прошл
ции, и н
«Синдикат
действенно
Учтя п
водство си
нием возм
В результа
стера, кот
можно не
рытый с б
синдиката
и взрывчат
Прорыт
ляло накл
шахту дли
чали рыть
рабля. Ча
приближал
Когда
сделаны д
водолазы д
снизу. Две
ременно, ч
Наконец
нищаемых
определить
судна на дн
План это
долазам пре
ема шанс «п
бурга захле

Вскоре опять начались штормы, все труднее становилось работать водолазам. Однажды во время сильного шторма погиб водолаз.

Работы были прекращены, так как средства синдиката по поискам «Гровенора» иссякли.

Но это не обескуражило предпринимателей в Иоганнесбурге, они не жалели ни людей, ни средств. Ведь всего лишь в тридцати метрах от берега на глубине шести метров лежало два миллиона фунтов стерлингов... Казалось, еще одно усилие, и сокровища «Гровенора» засверкают на солнце...

Прошло несколько лет, быстро были распроданы акции, и новый с еще более внушительным названием «Синдикат по добыче сокровищ «Гровенора» начал свою деятельность.

Учтя печальный опыт своих предшественников, руководство синдиката длительное время занималось изучением возможно применимых способов подъема клада. В результате выбор пал на предложение инженера Вебстера, который считал, что проникнуть на «Гровенор» можно не сверху через воду, а снизу через тоннель, прорытый с берега. Через три месяца к лагерю экспедиции синдиката было доставлено необходимое оборудование и взрывчатка.

Прорытие тоннеля началось. Начало его представляло наклонную под сорок пять градусов в сторону моря шахту длиной около сорока метров. Затем тоннель начали рыть горизонтально в направлении затонувшего корабля. Часто производились взрывы. Каждый взрыв приближал кладоискателей на метр к заветной цели.

Когда до «Гровенора» осталось десять метров, были сделаны две водонепроницаемые камеры, через которые водолазы должны были выходить на затонувшее судно снизу. Двери первой и второй камер открывались попеременно, чтобы вода не могла затопить тоннель.

Наконец, сооружение обеих камер и их водонепроницаемых дверей было закончено. Оставалось точно определить с помощью специального бура положение судна на дне и взорвать десять метров скального грунта.

План этот, конечно, был смел и оригинален. Ведь водолазам предоставлялся редчайший в истории судоподъема шанс «подняться на морское дно». Газеты Иоганнесбурга захлебывались от восторга. Ожидалась великая

сенсация. И она не замедлила появиться: «Синдикат по добыче сокровищ «Гровенора» неожиданно лопнул. Последние десять метров подводного тоннеля остались невзорванными и по сей день.

Однако сокровища «Гровенора» не перестали привлекать внимание кладоискателей. Овладеть легендарным кладом пытаются и в наши дни. Подсчитано, что этим кладом с 1842 по 1951 год занималось шестнадцать экспедиций. Небольшой залив, на дне которого покоятся останки фрегата, получил название залив Гровенора.

Последняя, и также неудачная, попытка проникнуть на затонувший корабль была предпринята в 1958—1959 годах. Эта экспедиция финансировалась правительством Южно-Африканского Союза.

Золото фрегата „Лютин“

В одном из залов английского страхового общества Ллойд стоит красивое деревянное резное кресло, на котором прибита медная дощечка с надписью:

«Это кресло сделано из деревянного руля фрегата Его Британского Величества «Ла Лютин», который утром 9 октября 1799 года отплыл с ярмутского рейда, имея на борту большое количество золота, и погиб той же ночью у острова Влиланд. Все находившиеся на судне люди, кроме одного человека, погибли. Руль был поднят с затонувшего судна в 1859 году, после того как пролежал под водой шестьдесят лет».

За этой лаконичной надписью скрывается один из самых драматических эпизодов в истории английского мореплавания. В Англии трудно найти моряка, который бы не знал историю «Лютина».

Когда-то тридцатидвухпушечный фрегат «Ла Лютин» считался одним из самых красивых и быстроходных судов французского военного флота. В одном из сражений он был захвачен английским адмиралом Дунканом, который привел его в Лондон. С этого момента на фрегате развевался британский флаг, и английские моряки стали называть его не «Ла Лютин», а просто «Лютин», опуская французский артикль «Ла».

Ранним пасмурным утром 9 октября 1799 года «Лютин» под командованием капитана Ланселота Скиннера снялся с якоря и вышел из Ярмута к берегам континента.



Фрегат «

Спустя вос
у входа в
Стараясь н
брошенным
капитан С
Но все поп
ворот не уд
Тершеллинг
ганной силь
небольшой
рега добрал
ранение, ум
Сообщен
в Англии сен
золота: зол
слитки оцен
тысяч фунто



Фрегат «Лютин» считался красивым и быстроходным судном

Спустя восемнадцать часов, когда «Лютин» находился у входа в залив Зейдер-Зе, начался сильный шторм. Стараясь избежать грозившей судну опасности быть выброшенным на прибрежные отмели голландского берега, капитан Скиннер решил штормовать в открытом море. Но все попытки отойти от берега были напрасны — поворот не удался, и фрегат сел на мель между островами Тершеллинг и Влиланд. Северо-восточный шторм ураганной силы быстро опрокинул судно, и оно затонуло на небольшой глубине. Из двухсот человек экипажа до берега добрался один матрос, который, получив сильное ранение, умер на пути в Англию.

Сообщение об этом кораблекрушении произвело в Англии сенсацию. Ведь на «Лютине» находилось много золота: золотые гинеи, пиастры, луидоры и золотые слитки оценивались в один миллион сто семьдесят пять тысяч фунтов стерлингов!

Золото, находившееся на борту «Лютина», принадлежало группе лондонских купцов, которые застраховали его у Ллойда на сумму девятьсот тысяч фунтов стерлингов.

«Лютин» должен был доставить ценный груз в Гамбург. Гибель фрегата явилась тяжелым ударом для страховщиков Ллойда. Вскоре им пришлось выплатить страховую премию.

Пока в Англии обсуждались планы подъема золота с погибшего фрегата, слухи о затонувшем кладе распространились вдоль всего побережья Голландии. В это время Англия и Голландия находились в состоянии войны, и последняя, воспользовавшись этим, объявила «Лютин» своей собственностью. Голландцы вправе были это сделать, так как фрегат затонул в ее территориальных водах. Во время сильных отливов борт судна был виден над водой, и проникнуть в его трюм не представлялось особенно трудным. В течение полутора лет местные жители и рыбаки Зейдер-Зе собирали буквально золотой урожай. Правительство Голландии разрешило им оставлять у себя одну треть добычи.

За восемнадцать месяцев с «Лютина» было поднято золото на сумму свыше семидесяти тысяч фунтов стерлингов.

Но с каждым месяцем проникать на затонувшее судно становилось труднее: под тяжестью своего веса «Лютин» все глубже уходил в мягкий грунт, а сильное течение непрерывно заносило его корпус песком. Вскоре жители островов Тершеллинг и Влиланд перестали искать здесь золото.

О фрегате вспомнили лишь через пятнадцать лет, когда в Европе утих пожар наполеоновских войн. В 1821 году король Нидерландов Вильгельм I утвердил концессию, по которой жители острова Тершеллинг могли заниматься поисками и подъемом золота «Лютина», оставляя себе половину найденного. Остальное они должны были сдавать государству. Спустя два года Вильгельм подарил концессию английскому королю Георгу, который в дальнейшем передал ее Ллойд. С этого момента поисками клада в основном занимались англичане. Они предприняли ряд серьезных попыток овладеть золотом и за пять лет, с 1855 по 1861 год, подняли около сорока тысяч фунтов стерлингов.

В 1859 г.
найденны су
ки Ллойда
сок дубово
дателя общ
долгое вре
ном зале.
оригинальн
которое де
«Лютин».

получение
обществом
смерть кор
ного харак
тельствуют
сообщения
считалось
ролевой, ка
тия. Иногда
или иное с
сти, погибл
обычай сох

В 1886 г.
пушку, кото
дона.

До нача
попыток на
новые и нов
ны; создав
огромные со
долазного с
лого века, и
пользовалис
кол, землеч
так, что пос
лось откопа
та, но тут т
заваливало

В 1895 г.
«Лютина»,
этой цели б
ков с песко
дый. Но и м
8 л. н. Скрыг

В 1859 году, помимо золотых монет и слитков, были найдены судовой колокол «Лютина» и руль. Страховщики Ллойда решили увековечить память фрегата: из досок дубового руля были сделаны стол и кресло председателя общества. Позже, в 1896 году, колокол, который долгое время стоял под столом, подвесили в центральном зале. С этого момента в Ллоиде появилась весьма оригинальная традиция: каждому важному сообщению, которое делается устно, предшествует удар колокола «Лютин». Как правило, один удар в колокол означает получение дурных вестей, например, что застрахованное обществом судно не пришло в порт своего назначения, смерть короля или какое-нибудь бедствие национального характера. Два удара колокола «Лютина» свидетельствуют о хороших новостях, например, о получении сообщения с застрахованного судна, которое перед этим считалось пропавшим без вести, посещение Ллойда королевой, как это было в мае 1959 года, и прочие события. Иногда колокол бьет три раза. Это значит, что то или иное судно, которое считалось пропавшим без вести, погибло и нужно платить страховую премию. Этот обычай сохранился до наших дней.

В 1886 году с «Лютина» подняли большую железную пушку, которую Ллойд подарил муниципалитету Лондона.

До начала нашего века было предпринято несколько попыток найти золото «Лютина». Организовывались все новые и новые экспедиции, строились грандиозные планы, создавались акционерные общества, тратились огромные состояния. Вряд ли какой-нибудь из видов водолазного оборудования, появлявшегося в конце прошлого века, не применялся для поисков этого клада. Использовались всевозможные кессоны, водолазный колокол, землечерпалки, землесосы и прочее. Часто бывало так, что после месяцев упорного труда, наконец, удавалось откопать уже совсем развалившийся корпус фрегата, но тут течение буквально за несколько часов снова заваливало его песком.

В 1895 году англичане, чтобы предотвратить заносы «Лютина», пытались возвести вокруг него стену. Для этой цели было уложено на дно более семи тысяч мешков с песком весом по сто пятьдесят килограммов каждый. Но и мешки засыпало песком. К 1900 году с мо-

мента последней успешной экспедиции 1856—1861 годов удалось поднять всего тысячу фунтов стерлингов.

Следующая попытка поднять затонувший клад была предпринята в конце 1900 года. Она однако не увенчалась успехом — водолазы не смогли найти даже самого фрегата. Предполагали, что сильное течение, господствующее у берегов Голландии, оттащило «Лютин» в море.

Только в мае 1911 года английский капитан Гарднер, хорошо изучивший местные подводные течения, разыскал «Лютин». В распоряжении Гарднера имелось специально оборудованное для этой цели судно «Лайонс», на борту которого были установлены насосы производительностью тысяча тонн песка в час, причем диаметр сопла составлял пятьдесят сантиметров. С помощью этих насосов под двенадцатиметровым слоем песка и был обнаружен остов «Лютина». Еще утром «Лайонс» отдавал якорь на прорытой траншее, а уже к вечеру на этом месте образовалась песчаная банка.

Наконец, настал день, когда водолазы смогли приступить к поискам. Работать было очень трудно из-за сильного подводного течения. Каждое погружение приносило что-нибудь новое: то ржавую пушку, то ядро, то обломок шпангоута. К концу лета корпус фрегата был полностью очищен от песка, и водолазы обнаружили, что пороховой погреб, где хранилось золото, от времени разрушился. Сотни железных ядер, спаянные ржавчиной, образовали толстую корку. Это был огромный сейф, созданный природой. Капитану Гарднеру удалось взорвать образовавшуюся броню. Но к этому времени наступившие осенние штормы заставили экспедицию прекратить работу. «Лайонс» пошел на зимовку в Амстердам.

За зиму «Лютин» опять занесло песком. Возобновить работы капитану Гарднеру не пришлось, так как отпущенные экспедиции деньги кончились. То небольшое количество золота, которое ему удалось найти, было включено в расходы по содержанию десяти водолазов и землесоса. Всего было поднято несколько золотых и около трехсот серебряных монет.

Однако на этом история «Лютина» не заканчивается. После капитана Гарднера многие пытались овладеть кладом. До начала второй мировой войны поисками золота занимались голландцы. С помощью мощного зем-



Удары колокола «Лютина» оповещают о новых жертвах моря

лесоса «Каримата» им «посчастливилось» найти всего лишь десяток золотых монет.

Подсчитано, что за последние сто шестьдесят лет было предпринято около десяти серьезных попыток овладеть сокровищами «Лютина». Руководитель экспедиции 1957 года голландский инженер Ван Вейнен перед началом работ заявил, что это будет последняя попытка поднять знаменитый клад. Недавно стало известно, что и она закончилась неудачей.

До сих пор в зале Ллойда слышатся гулкие удары колокола «Лютина», оповещающие англичан о новых жертвах, а у берегов Голландии, вблизи острова Влиланд, высится высокая железная конструкция, так называемая Башня Бекера, сооруженная одним из пытавшихся овладеть кладом. Это тоже своего рода памятник знаменитому фрегату и неудачам кладоискателей.

Грот „Генерала Гранта“

Если посмотреть внимательно на карту Тихого океана, то немного южнее Новой Зеландии, на широте мыса Горн, можно заметить цепь небольших островов. Основные из них — Маккуори, Кэмпбел, острова Антиподов и острова Окленд. К группе последних относится десяток совсем небольших островков, которые, как правило, на мелкомасштабных картах не обозначаются. Наиболее крупными из островов этой группы являются сам остров Окленд, острова Заячий и Разочарований. Во времена парусного флота они почти никем не посещались, если не считать отдельных китобоев. Ввиду их необитаемости, суровой и дикой природы и подверженности сильным ветрам Антарктики, моряки никогда не приставали к этим островам и, плавая в зоне западных ветров между мысом Горн и Новой Зеландией, использовали их лишь как ориентиры. Да и в наши дни сюда, кроме научных метеорологических экспедиций, редко кто заходит.

Но с 1866 года один из небольших островов группы Окленд стал пользоваться широкой популярностью среди кладоискателей. Вот как это произошло...

4 мая 1866 года американский трехмачтовый парусник «Генерал Грант» вышел из австралийского порта в Лондон. В этот год начавшаяся в Австралии «золо-

тая лихорадка» достигла апогея, и «Генерал Грант», как почти все американские суда, посещавшие австралийские порты, вез в своих трюмах, помимо традиционного груза шерсти, золотую россыпь.

Правда, в судовых документах «Генерала Гранта» золото официально не значилось, а было только записано, что наряду с другим грузом на борту судна находятся два ящика цинка. Многие капитаны и грузовладельцы в те времена часто прибегали к такой уловке, опасаясь нападения пиратов в Южном океане. Счета же Мельбурнского банка свидетельствовали о том, что на парусник была погружена золотая россыпь на сумму в сто шестьдесят пять тысяч фунтов стерлингов. Золото, которое перевозилось на судне контрабандой, разумеется, не могло быть учтено. Но, несомненно, что оно было на «Генерале Гранте», так же как и на каждом судне, отправлявшемся во время «золотой лихорадки» из порта Мельбури. К тому же на паруснике возвращались в Европу шестьдесят восемь золотоискателей, которые, нужно полагать, покидали Австралию не с пустыми карманами. Подгоняемый сильным западным ветром «Генерал Грант» под командованием известного американского капитана Лохлина уже 13 мая приближался к берегам Новой Зеландии, куда ему надлежало зайти на своем пути. Скоро впередсмотрящий сообщил, что видит землю. Это был остров Разочарований.

К десяти часам вечера ветер неожиданно стих, паруса безжизненно повисли на реях. Но судно медленно продолжало двигаться по течению. Вскоре по правому борту был замечен еще один остров. Незаметно под действием течения «Генерал Грант» все ближе и ближе подходил к скалистому обрывистому острову. Казалось, какая-то таинственная сила влечет парусник к мрачному безлюдному берегу.

Якорь к отдаче приготовить не успели, и судно днищем ударилось о подводные скалы. Через несколько минут упал за борт, повиснув на цепях ватерштага, утлегарь. Под действием сильного течения «Генерал Грант» развернулся и ударился ахтерштевнем о подводные камни. Руль был потерян, и корабль всецело попал во власть течения, которое потащило его в огромный грот, зиявший в нескольких десятках метров на скалистом откосе острова. Как заколдованный, парусник вошел но-

сом в гигантский грот. Одна за другой начали ломаться стены корабля, в непроницаемой мгле на его палубу посыпались камни и обломки скал. Обезумевшие от ужаса пассажиры заметались по палубе. Многие из них погибли от ударов тяжелых камней. Положение «Генерала Гранта» становилось безнадежным: вода быстро заливала трюм через пробоины в носу и корме; глубина под килем была не менее двадцати пяти саженей.

С большим трудом удалось спустить на воду две шлюпки, в которые успели сесть всего лишь пятнадцать человек. На следующий день они высадились на скалистый берег острова Разочарований, где нашли оставленные китобоями постройки, топоры, гвозди и прочую утварь. Питаться приходилось мясом диких коз, в изобилии населявших остров, и котиками. Через несколько месяцев четыре смельчака на шлюпке отправились к южному острову Новой Зеландии. С тех пор о них не было никаких вестей.

Китобои весьма справедливо называли этот кусок суши островом Разочарований... Иногда совсем рядом проходили суда, не обращая никакого внимания на разожженные костры потерпевших кораблекрушение. Вскоре заболел и умер один из пассажиров. Люди теряли всякую надежду на спасение. Лишь через восемнадцать месяцев десять оставшихся в живых были сняты с острова новозеландским китобойным судном.

Весть о необычайной гибели «Генерала Гранта» облетела весь мир. И вот к островам Окленд, как мухи к меду, потянулись искатели затонувших кладов. Первым прибыл капитан новозеландского буксира «Саутленд». Взяв с собой одного из уцелевших очевидцев кораблекрушения, он разыскал грот, однако войти в него побоялся из-за сильной мертвой зыби. В ожидании хорошей погоды буксир истратил почти весь запас угля и вынужден был вернуться в порт.

Вторая попытка найти «Генерала Гранта» была предпринята через год. 23 марта 1870 года из новозеландского порта Инверкаргилл на поиски затонувшего судна вышла небольшая шхуна «Дафния» под командованием капитана Уолласа. На ее борту также находился один из пассажиров последнего рейса «Генерала Гранта». Экспедиция закончилась трагически: во время поисков в гроте в море начался шторм, и «Дафния», рискуя быть

выброше
произвол
ушла в о
ло, она
исчезла.
каргилл.

Однак
до нажи
1877 году
экспедици
на яхте «
вошли в
дали ожи
несколко
штормы з

Одна з
золота «Г
лись, как
щение, ги
корабля н
тастрофа
крушений
на море.

Тем не
людей уже
лийцев, ам
одно золот
и экспедиц
стал назыв
три года. Е
даже ком
Гранта».

В 1913
«Американс
панию штат
канский шта
но, трудно.
вало нескол

Впоследс
австралийц
ния второй
клада стало
стерлингов.

выброшенной на прибрежные скалы острова, оставив на произвол судьбы шлюпку с шестью членами экспедиции, ушла в открытое море. Через три дня, когда море стихло, она вернулась к острову, но шлюпка бесследно исчезла. Печальные вести принесла «Дафния» в Инверкаргилл.

Однако никакие жертвы не могли остановить жадных до наживы кладоискателей. Уже через семь лет, в 1877 году, к острову Окленд направляется следующая экспедиция. Несколько предприимчивых австралийцев на яхте «Газель» во время крупной зыби, рискуя жизнью, вошли в грот. Но многодневные поиски водолазов не дали ожидаемых результатов. Было обнаружено лишь несколько деревянных обломков корабля. Начавшийся шторм заставил австралийцев вернуться домой.

Одна за другой проваливались попытки добраться до золота «Генерала Гранта», тратились средства, лопались, как мыльные пузыри, надежды на быстрое обогащение, гибли люди. Дело о сокровищах затонувшего корабля начало принимать мистический характер, катастрофа «Генерала Гранта» вошла в летопись кораблекрушений как одно из самых загадочных происшествий на море.

Тем не менее, трагическая судьба погибших на нем людей уже давно перестала волновать сердца австралийцев, американцев и новозеландцев. Золото, только одно золото, как магнитом, притягивало к себе людей, и экспедиции в Грот «Генерала Гранта» (как он теперь стал называться) организовывались в среднем каждые три года. В 1893 году в Новой Зеландии была создана даже компания по поискам сокровищ «Генерала Гранта».

В 1913 году группа американских дельцов создала «Американскую глубоководную исследовательскую компанию штата Аризона». Какое отношение имел американский штат Аризона к острову Окленд, сказать, конечно, трудно. Тем не менее это предприятие просуществовало несколько лет, так и не найдя «Генерала Гранта».

Впоследствии кладом опять занимались американцы, австралийцы, новозеландцы и англичане. После окончания второй мировой войны золото этого подводного клада стало оцениваться уже в два миллиона фунтов стерлингов. За последние девяносто пять лет в Гроте

«Генерала Гранта» побывало более тридцати экспедиций. Последняя попытка относится пока к 1958 году. Кто знает, на что способны искатели затонувших кладов, сколько попыток они еще предпримут.

Шестьдесят два с половиной процента

Это случилось в начале мая 1922 года. Капитана парохода «Египет» Эндрю Коллиера срочно вызвали в Лондон по какому-то особо важному, секретному делу. Через три дня после этого грузо-пассажирский пароход «Египет» — самый старый из всех пароходов компании «Пи энд О» — встал под погрузку в английском порту Тилбери. Ночью 19 мая, когда судно приняло в свои глубокие трюмы около четырех тысяч тонн генерального груза и почты, к причалу подкатило несколько крытых автофургонов, и тут же в порту засуетились полицейские и сыщики.

— Груз особого назначения, — определили докеры и матросы, — опять нагнали полиции.

А груз оказался тяжелыми, плотно сколоченными ящиками. Капитан сам руководил их погрузкой в бронированный почтовый трюм. Через час все было закончено, и, отдав швартовы, судно плавно отошло от причала. Выйдя в открытое море, оно взяло курс на Марсель. На этот раз пассажиров оказалось немного — сорок четыре человека. Это были колониальные чиновники, проводившие свой отпуск в «старой доброй Англии», их жены, несколько коммерсантов и офицеры.

В первый же день пассажиры, ознакомившись с пароходом и узнав друг друга, с утра начали в салоне традиционный бридж и покер; почтенные супруги чиновников прогуливались с детьми по променада-деку, молодежь после завтрака собралась у рояля.

Огромные топки «Египта», словно ненасытные пасти огнедышащих драконов, пожирали тонны угля в час. Кочегары были худые, изможденные непосильным трудом люди, которых голод заставил бросить свои семьи в далекой Индии и пойти искать счастья на торговых английских судах компании «Пи энд О».

Агенты пароходной компании с большой охотой брали на свои суда индийцев: они были незаменимы в тропиках, где жара в машинном отделении доходила

до семидесяти градусов, они работали на совесть, к тому же платить им можно было гроши.

Прошло два дня. На третьи сутки «Египет» миновал неприветливый Бискайский залив. В этот раз море было на редкость спокойным, его иссиня-черная гладь окружала пароход со всех сторон. К вечеру легкий ветер принес со стороны океана сырой туман, который окутал пароход неприятной тяжелой пеленой. Вскоре видимость упала до двадцати метров. Пришлось сбавить ход и выставить на бак впередсмотрящих.

Глухими ударами отдавалась работа мощных поршней машины, то и дело над ходовым мостиком раздавался глухой бас сирены, где-то впереди слышалось журчание воды, которому туман придавал какую-то таинственную гулкость. Прошел час. «Египет» медленно приближался к испанскому мысу Финестерре, но из-за тумана нельзя было различить огонь его берегового маяка «Армен».

— Проклятые берега... этот туман опять заставит нас идти по счислению до самого Гибралтара! — чертыхался капитан, которому пришлось прервать сон и выйти на мостик.

Было почти семь часов вечера, когда с левого борта совсем близко раздался звук сирены другого парохода.

— Сэр, кто-то прет нам наперерез, — тихо промолвил рулевой, дожидаясь команды капитана, который в это время высунулся по грудь из рулевой рубки и напряженно вглядывался в туман. Лицо его выражало тревогу и негодование. Вдруг он откинулся назад и быстро крикнул рулевому:

— Право на борт! Живее!!

Через мгновение, когда капитан бросил ручки машинного телеграфа на «полный вперед», темно-зеленоватая пелена тумана раздвинулась в стороны и перед «Египтом», словно призрак, вырос нос судна, тащивший за собой клочья тумана...

Все произошло с непостижимой быстротой: острый нос появившегося из тумана судна, как топор гигантского лесоруба, на пять метров вошел в борт «Египта». Послышался скрежет ломающегося металла и оглушительный треск. Ударившее судно быстро скрылось в тумане. Пароход, сильно вздрогнув всем корпусом, накре-

нился на правый борт. Погас свет. Слышались крики отчаяния, вопли ужаса и стоны пострадавших. Удар пришелся точно в середину корпуса между дымовыми трубами. Вода, с яростью смывая все на своем пути, огромным потоком начала заливать котельное отделение. Немногим кочегарам удалось выскочить наверх...

Пассажиры и команда, сшибая друг друга с ног, опрометью бросились на верхнюю палубу к шлюпкам. Всем было ясно, что через считанные минуты «Египет» пойдет ко дну. У шлюпки, которую первой приготовили к спуску, началась драка — многие знали, что спасательных поясов и кругов на пароходе не было. Первая шлюпка оказалась перегруженной, тали заело, и она повисла у борта. Наконец, когда ее удалось спустить почти до самой воды, сверху на людей рухнула огромная шлюпбалка...

На другой шлюпке тоже заело тали, и ее бросили. В начавшейся суматохе благополучно спустили всего пять шлюпок, которые отошли от борта, даже не приняв оставшихся на палубе людей.

«Египет» быстро погружался в воду, с каждой минутой увеличивался крен на борт. О девяти шлюпках правого борта уже не приходилось думать — они завалились на палубу, и спустить их было невозможно. Оставшиеся на палубе люди в панике метались между тремя шлюпками. Из недавно набранной команды парохода никто толком не знал, как нужно обращаться с секторными шлюпбалками. К тому же теперь было не до шлюпок: вода уже заливала прогулочную палубу, каждую минуту «Египет» мог опрокинуться вверх килем. Многие начали прыгать за борт. Другие уже барахтаясь в холодной, обжигающей воде, молили, чтобы их подняли обратно на палубу.

На гибнущем пароходе только один человек хранил спокойствие — капитан Коллиер. Сразу же после столкновения он отдал приказание погасить топки и спустить в котлах пар. Потом он передал старшему помощнику судовые документы и направился в свою каюту, чтобы в последний раз взглянуть на фотографию жены и детей.

Одному капитану было известно, какой груз хранился в тех ящиках, погрузкой которых он сам руководил. Там, внизу уже в залитом водой трюме находилось почти восемь тонн чистого золота и сорок три тонны се-

ребра. 3
отправк
Разве

ценного
ных ему
Хотя на
жайшее
«Египта»
парохода
Ровно

«Египет»
черный
над окут
оставши
поверхн
и десято
капитана
рый до п
аварийно

Через
чально п
унылые,
кола. Ви
напрасно
грузовое
это пар
верных п
ман, не п

Тепер
спустив
щих в во
холода л
с ушедше
оставало

Шло
нестерре
Лежавши
большую
жертв эт
тонул на
глубине
Англи
и груза
8В*

ребра. За последние пять лет это была самая крупная отправка валюты морем из Англии.

Разве можно было думать в этом аду о спасении ценного груза, когда из трехсот тридцати восьми вверенных ему людей на тонущем судне осталось больше сотни. Хотя на сигнал бедствия откликнулись три судна и ближайшее из них находилось всего в девяти милях от «Египта», ждать помощи было бесполезно. Теперь жизнь парохода исчислялась минутами...

Ровно через девятнадцать минут после столкновения «Египет», на несколько секунд обнажив свой скользкий черный борт, стал быстро погружаться в воду. Когда над окутанным туманом морем затих отчаянный крик оставшихся на пароходе людей, все было кончено. На поверхности воды остались лишь плавающие обломки и десяток карабкающихся на них людей. Не было ни капитана Коллиера, ни судового радиста Грайве, который до последней секунды посылал из своей рубки по аварийному передатчику призыв о помощи.

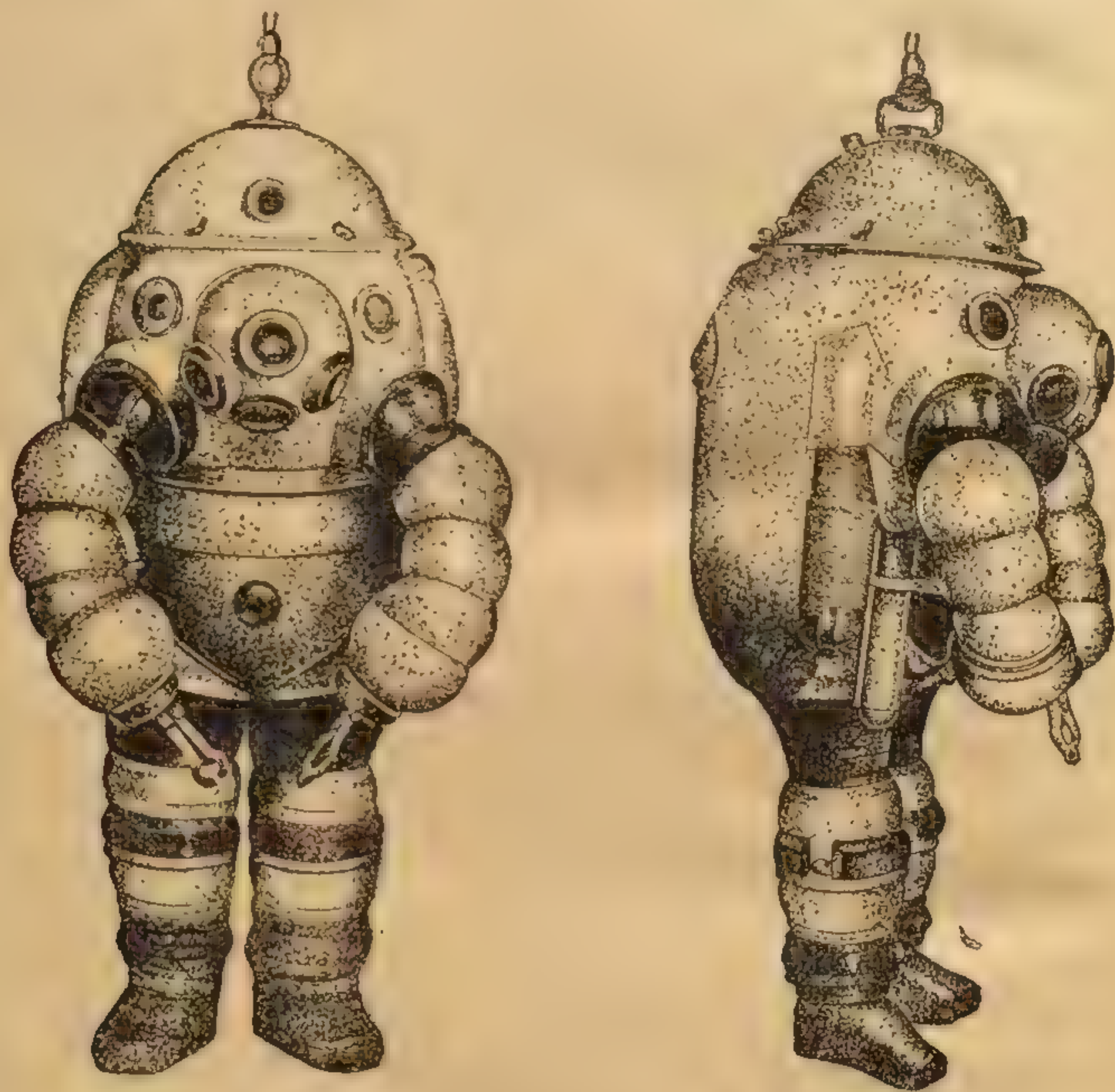
Через несколько минут над местом катастрофы печально прозвучал хриплый бас сирены и слышались унылые, напоминающие похоронный звон удары колокола. Виновник трагедии, французский пароход «Сена» напрасно искал в тумане «Египет». «Сена» — небольшое грузовое судно — направлялось из Марселя в Гавр. Нос этого парохода был усилен для плавания во льдах северных широт. Капитан «Сены» Ле-Барзик, войдя в туман, не позаботился сбавить скорость своего парохода...

Теперь, стараясь уменьшить свою вину, капитан, спустив все шлюпки, сам руководил поисками плавающих в воде людей. Подобрал нескольких онемевших от холода людей, он взял на борт пять шлюпок, спущенных с ушедшего на дно «Египта». Больше уже ему ничего не оставалось делать.

Шло время... Слова «Египет», «золото» и «мыс Финестерре» не сходили с заголовков европейских газет. Лежавший на морском дне ценный груз вызвал гораздо большую сенсацию, чем девяносто шесть человеческих жертв этого столкновения. Оказалось, что «Египет» затонул на чудовищной по тем временам для водолазов глубине около ста двадцати метров.

Английский Ллойд, выплатив владельцам судна и груза страховые премии, и не помышлял о спасении

ценного металла. К тому же никому не было известно точного места, где затонул «Египет». Единственными данными о его местонахождении были координаты, переданные с гибнущего парохода радистом. Но они не могли считаться точными, так как значительно отличались от места столкновения, которое было записано в вахтенном журнале «Сены».



Для больших глубин был изготовлен жесткий скафандр

Прошло три года; страховое общество Ллойд получило десятки проектов от отдельных изобретателей, которые разрабатывали различные, подчас полужанга, способы подъема ценностей. Наиболее реальными для использования были две конструкции жестких глубоководных скафандров: скафандр конструкции Ньюфельдта и Кнуке, который мог быть использован без воздушного шланга, и более легкий глубоководный скафандр конструкции Сандберга.

Первая попытка обнаружить «Египет» была предпринята в 1925 году шведской судоподъемной фирмой. Однако несколько месяцев тщательных поисков не дали никаких результатов. Вслед за шведами попытались свое счастье французы, норвежцы, англичане и голландцы. Но суровый океан продолжал хранить свою тайну. Ведь в те годы эхолот еще не был изобретен, и обнаружить на морском дне затонувшее судно было далеко не легким делом. Прошло семь лет, а место, где затонул пароход, оставалось неизвестным.

В 1928 году поисками «Египта» занялась итальянская фирма «Сорима». В течение целого лета ее суда «Артилье» и «Ростро» бороздили море в районе мыса Финистерре. Итальянские специалисты учли ошибки своих предшественников, зря тративших время на обследование подводных скал и судов, затонувших в этом районе ранее. Они применили специальный трал, устройство которого заключалось в том, что он не тащился по дну, а шел над ним в десяти метрах.

Поскольку высота борта и ширина «Египта» больше десяти метров, рассудили инженеры фирмы «Сорима», трал наверняка должен зацепиться только за него или, в крайнем случае, за судно не меньших габаритов.

Все другие более мелкие суда и подводные скалы не могли отвлечь внимание. С юга на север, с запада на восток, по всем направлениям «розы ветров» прошли «Артилье» и «Ростро».

— Да где же этот таинственный «Египет?» — недоумевали итальянцы.

— Может быть, он вовсе не здесь затонул?

Но находившийся на борту «Артилье» французский капитан Ле-Барзик, нанятый руководителем фирмы Джованни Куалья специально для поисков, утверждал, что, по его записям, он потопил «Египет» именно в этом месте.

Скоро кончилось лето, в Бискае начались октябрьские штормы, и поиски пришлось прекратить.

Фирма оказалась перед выбором: либо продолжать поиски, которые не дают никаких результатов, либо расторгнуть договор. Но средства, уже вложенные в это дело, были велики, и поэтому решили в мае следующего года возобновить работы по поискам «Египта».

Во время жестоких бискайских штормов команда

«Артилье» занималась обследованием бельгийского парохода «Элизабетвилл», затонувшего в более спокойном районе. Когда погиб этот пароход, прошел слух, что на нем в капитанском сейфе остался небольшой ящичек с алмазами. Но опустившиеся на глубину восьмидесяти метров итальянские водолазы обнаружили, что капитанский сейф был уже кем-то очищен. Пришлось поблагодарить святую Мадонну, что на судне, кроме мифических алмазов, было восемь тонн слоновой кости.

Наступила весна 1930 года. Снова «Артилье» во всех направлениях бороздит океан. Проходит и кончается лето. Нудная безуспешная работа злит водолазов, угнетающе действует на настроение.

Неожиданно утром 29 августа на корме «Артилье» раздался резкий звонок... За что-то зацепился трал... Поднятый лот показывает точную глубину сто двадцать один метр.

Находившийся на борту корреспондент английского «Таймса» сломя голову бросился разыскивать судового радиста: в Лондоне давно ждут это блестящее интервью с борта «Артилье».

За борт «Артилье» вынесли стрелу со специальным храповым захватом. Несколько минут работали судовые лебедки. Судно немного кренилось — это поднимали на поверхность тяжелую шлюпбалку.

Тут же на палубе разложили чертежи «Египта», где были изображены все детали судна. Конструкция и размеры совпадали. А через час с глубины ста двадцати одного метра по телефону раздался взволнованный голос водолаза Альберто Барджеллини, который опустился на дно в глубоководной камере:

— Это «Египет»! Судно лежит на ровном киле носом на юг.

Итак, первая задача решена — «Египет» найден. Но по сравнению с этой задачей, на разрешение которой ушло почти восемь лет, вторая казалась невыполнимой. Дело в том, что золото было уложено в специальном бронированном помещении — в почтовом трюме, на нижней палубе, под средней надстройкой.

План подъема ценного груза заключался в следующем: поскольку водолаз не мог самостоятельно передвигаться под водой в наблюдательной камере и, следовательно, не мог проникнуть в помещение судна, нужно



С помощью крана удалось поднять капитанский сейф

было сначала взорвать среднюю надстройку и две палубы, обеспечив тем самым доступ кранам и ханковым ковшам.

В сентябре 1930 года итальянцам удалось с помощью мощного крана сорвать крышу штурманской рубки и поднять капитанский сейф, в котором находились разные судовые документы и бумажные деньги, сильно испорченные водой.

С наступлением октября погода опять испортилась, и работы отложили до следующего лета, когда Бискай обычно тих.

Объектом работ «Артилье» в зимний период послужил американский военный транспорт «Флоренс», следовавший в 1917 году в Европу с грузом артиллерийских снарядов и подорвавшийся на mine. При проведении подводных работ на этом судне произошла катастрофа. Пролежавшие под водой тринадцать лет и не сработавшие при столкновении с миной снаряды на этот раз взорвались. Погибли и спасатели, и их судно. Только шестерым из команды «Артилье» удалось спастись.

Но все же летом 1931 года, несмотря на неудачу и гибель своих лучших специалистов, фирма возобновила работы на «Египте». Для этой цели было снаряжено другое спасательное судно, которое называли «Артилье II».

Водолаз, находившийся в стальной наблюдательной камере, руководил работами на затонувшем судне по телефону. По его указанию размещались заряды взрывчатки, опускались храпковые захваты, удалявшие части палубы. Метр за метром приближались искатели к ящикам с золотом. Когда, наконец, добрались до бронированного почтового трюма, работы пришлось прекратить: осенний Бискай уже давал себя знать. «Артилье II» пошел на зимовку в Брест.

К поискам золота приступили немедленно, как только установилась хорошая погода. Успешно взорвали бронированное помещение, заработали лебедки крана.

В течение нескольких недель непрерывно опускали и поднимали храп, который приносил на палубу «Артилье II» куски ржавого железа, обломки каких-то металлических предметов, рулоны шелка и сукна, винтовки, обоймы с патронами, пистолеты... Ведь погибший пароход из Марселя должен был направиться в порты африканских колоний, где англичане не могли обойтись без оружия. Немало удалось поднять итальянцам и бумажных денег из этого «почтового арсенала».

Наконец, для водолазов наступил исторический день. Ранним утром 22 июня 1932 года среди поднятого храпковым захватом металлического лома в ярких лучах восходящего солнца заблестела золотая монета. Это был соверен чеканки 1901 года. Клад найден!



Глубоководная камера готова к спуску



Чтобы достать золото, корпус затонувшего «Египта» был взорван

Работа закипела. На палубу судна выскочили даже кочегары. Всем казалось, что барабан лебедки вращается очень медленно. Второй подъем крана принес на палубу «Артилье II» два золотых слитка. Уже к концу следующего дня с «Египта» подняли золото на шестьдесят тысяч фунтов стерлингов. Один раз храп захватил сразу семнадцать слитков золота стоимостью от двухсот до двух тысяч пятьсот фунтов стерлингов каждый и несколько десятков золотых соверенов. Когда сумма поднятого золота составила сто восемьдесят тысяч фунтов стерлингов, руководитель фирмы Джованни Куалья не выдержал и, снявшись с якоря, направился в Плимут побыстрее сбыть золото. Он постоянно следил за колебаниями курса на английских рынках и отлично знал, что с 1922 года золото повысилось в цене на целых тридцать три процента. Видно, он был не только хорошим специалистом водолазного дела, но и дальновидным коммерсантом.

14 августа «Артилье II» доставил в Плимут двадцать шесть ящиков, наполненных золотыми слитками, пять-

десять три слитка серебра и сорок тысяч золотых совеннов. Работы на затонувшем «Египте» продолжались почти до конца 1933 года. Всего итальянцам удалось поднять золота и серебра на сумму в шестьсот двадцать пять тысяч фунтов стерлингов. На дне среди ржавых обломков «Египта» осталось четыреста двадцать девять тысяч фунтов стерлингов.

Доля фирмы «Сорима» согласно договору со страховщиками Ллойда составляла шестьдесят два с половиной процента.

Но дорого обошелся этот клад итальянцам. Из полученной суммы сто шестьдесят тысяч фунтов стерлингов ушли на покрытие расходов, связанных с поисками и подъемом клада, значительную часть денег итальянцы должны были заплатить изобретателю глубоководной камеры, а из оставшихся денег выплатить своему государству налог. В результате шестьдесят два с половиной процента превратились в сумму менее ста тысяч фунтов стерлингов.

Золотые слитки „Ниагары“

Почтовый пароход «Ниагара», построенный в Глазго в 1913 году и принадлежавший новозеландской судоходной компании, считался одним из лучших и самых больших судов на линии Австралия — Северная Америка. Это было красивое двухтрубное судно валовой вместимостью 13415 регистровых тонн. Оно имело, помимо обычной паровой машины тройного расширения, паровую турбину; три винта могли сообщать судну скорость до 18 узлов.

Еще во время первой мировой войны этот роскошный лайнер был большим соблазном для немецких подводных лодок, которые усиленно за ним охотились. Но им не удавалось торпедировать «Ниагару», и она благополучно продолжала обслуживать австралийско-американскую линию до начала второй мировой войны.

Рано утром 19 июня 1940 года «Ниагара», следуя из Новой Зеландии на остров Ванкувер, подорвалась на mine в тридцати милях от гавани Вангароа, расположенной к северо-западу от острова Норт-Айленд. Получив большую подводную пробоину, пароход начал быстро погружаться в воду. К счастью, пассажирам и экипажу

вовремя удалось спустить шлюпки и отойти от тонущего судна.

Прошло несколько минут, и лайнер исчез с поверхности воды.

Одному лишь капитану «Ниагары» и некоторым военным представителям в Веллингтоне было известно, что вместе с пароходом на дно пошел ценный груз — пятьсот девяносто золотых слитков на сумму в два миллиона пятьсот тысяч фунтов стерлингов. Это золото «Ниагара» должна была доставить в Канаду для уплаты США за выполнение военных заказов.

Гибель быстроходного лайнера и золота, которое не было застраховано, явилась серьезным ударом для англичан. Тогда еще не было известно, что судно подорвалось на одной из двухсот двадцати восьми контактных мин, поставленных немецким рейдером «Орион» — единственным судном, действовавшим в начале войны в Тихом океане.

Через несколько дней после гибели «Ниагары» в Веллингтоне был создан судоподъемный синдикат, работы которого проводились тайно.

Руководство синдикатом поручили австралийскому капитану Вильямсу. Он должен был найти затонувшее судно и во что бы то ни стало поднять его. В качестве спасательного судна базы решили использовать предназначенный на слом небольшой теплоход «Клэймор», который стоял на приколе в Окланде. Переоборудование «Клэймора» заняло несколько месяцев, и лишь 9 декабря 1940 года последний направился в район гибели «Ниагары». На борту спасателя находилась специально сконструированная одним австралийским инженером глубоководная камера весом три тонны, в которой должны были работать два лучших водолаза Австралии — братья Джон и Вильям Джонстон.

Участок моря в шестнадцать квадратных миль оградили буйами, и «Клэймор» начал тралить дно, следуя параллельными курсами. В полдень следующего дня трал судна за что-то зацепился. Место отметили буюм, однако продолжать работы не пришлось: начался шторм, и поисковая партия укрылась в гавани Вангароа.

Когда шторм утих, в наблюдательной камере под воду опустил водолаз. Оказалось, что трал судна зацепился за камень.



«Ниагара» представляла соблазн для немецких подводных лодок

При подъеме водолаз услышал странный скрежет о стенки камеры и сквозь один из семи иллюминаторов заметил стальной обросший водорослями трос.

— Это якорный канат «Клэймора», — решил водолаз, и продолжал подъем.

Когда судно начало выбирать якорь, неожиданно в двух метрах от клюза заметили мину, которая запуталась в якорном канате «Клэймора». Если бы одному из матросов не удалось вовремя остановить брашпиль, то от судна не осталось бы и следа. С большим трудом экипаж поставил свою якорь-цепь на буй и ушел от смертельной опасности.

Вскоре прибывший к месту происшествия военный тральщик обезвредил мину, и «Клэймор» смог продолжить поиски затонувшего парохода.

На рассвете 31 января 1941 года трал «Клэймора» снова зацепился за неизвестный предмет. Когда подняли брошенный на дно ручной лот, то увидели на нем свежий отпечаток краски. Ни у кого не вызвало сомнения, что это было судно.

Через два дня один из водолазов, посланный в наблюдательной камере на дно, убедился воочию, что перед ним с креном в семьдесят градусов на левый борт лежала «Ниагара». Лот показал глубину сто тридцать три с половиной метра, на двенадцать метров больше глубины, на которой затонул «Египет».

Всем находившимся на борту «Клэймора» не терпелось как можно скорее приступить к подъему золота. Но погода не позволяла спускаться водолазам на дно.

Осмотр судна с помощью камеры начали лишь через день. Сильная зыбь мешала работам, так как «Клэймор» беспрестанно раскачивался на волнении.

Однажды, когда водолаз производил съемку лежавшей на дне «Ниагары», «Клэймор» зыбью сорвало с якоря и он начал дрейфовать под ветер. Наблюдательную камеру сильно рвануло вверх, она зацепилась за край пробоины в борту лежащего на грунте судна, перевернулась и упала рядом с «Ниагарой». Водолаз, находившийся в камере, получил ранение. Напрягая все силы, он все же продул балластные цистерны аппарата и всплыл на поверхность.

Спустя несколько дней, когда погода улучшилась, «Ниагару» тщательно обследовали, и на картонном макете воспроизвели ее положение на грунте. Оставалось только решить, каким способом можно проникнуть в помещение, где находилось золото. Чтобы добраться до этого помещения, следовало взорвать борт и две палубы судна.

Размещением взрывчатки руководил водолаз, находившийся в камере. Первый взрыв потряс корпус судна, и у борта «Клэймора» всплыли оглушенная акула и куски деревянной облицовки ходового мостика «Ниагары». В борту затонувшего парохода образовалась пробоина в двадцать квадратных метров. Последующие и уже менее сильные взрывы дали возможность водолазу сквозь толстые кварцевые иллюминаторы камеры разглядеть, что единственной преградой для проникновения в помещение, где находилось золото, была стальная дверь.

Перед искателями клада встала проблема: сильный взрыв мог выбить дверь, раскидать двести девяносто пять ящиков с золотыми слитками по всему помещению и навечно похоронить золото под корпусом судна: слабый же взрыв повалил бы огромную стальную дверь в сторону кладовой на ящики и, таким образом, закрыл единственный вход в бронированную кладовую «Ниагары». Это, пожалуй, был один из самых ответственных моментов во всей операции. Но все же взрыв произвели, и 5 октября 1941 года под ликующие крики экипажа

храпковый глубоководный захват доставил стальную дверь на палубу «Клэймора». Позднее капитан Вильямс в память о подводной экспедиции установил эту дверь в своем кабинете в Мельбурне.

13 октября 1941 года, забыв про суеверия (ведь было тринадцатое число), моряки подняли первый ящик с зо-



Из морской пучины показалась стальная дверь, закрывавшая доступ к золоту

лотыми слитками. Работа закипела. Все с нетерпением ждали, когда над палубой «Клэймора» раскроется храпковый ковш.

Непрерывно работали лебедки крана, менялись в наблюдательной камере водолазы, которые по телефону управляли краном, а на палубе росла куча... железного

лома.
лотом.
ящики
Когда
нее и
уже в
шесть
на су

19 но
а 20
работ
нивал
стерл
слитк
морак
Д
Где-т
остал
золот
То
хотел
вища

лома. За весь день был поднят только один ящик с золотом. Оказалось, что в результате большого крена ящики переместились в нижний левый угол кладовой. Когда изменили положение крана, работа пошла успешнее и к 6 ноября стоимость поднятого золота составляла уже восемьсот тысяч фунтов стерлингов. 11 ноября за шесть часов работы было поднято девяносто два слитка на сумму в триста девяносто тысяч фунтов стерлингов;



Вот он — первый слиток золота с «Ниагары»!

19 ноября удалось поднять восемьдесят девять слитков, а 20 ноября — сорок восемь. За тридцать девять дней работы экипаж «Клэймора» поднял золото, которое оценивалось на сумму, превышающую два миллиона фунтов стерлингов. Найденные пятьсот пятьдесят два золотых слитка были сложены на полу каюты капитана «Клэймора».

Дальнейшие поиски не дали никаких результатов. Где-то на дне, на глубине ста тридцати трех метров остались лежать последние тридцать восемь слитков золота...

То и дело в камере менялись наблюдатели. Каждому хотелось самому обнаружить недостающую часть сокровища. Когда окончательно износились тросы лебедек и

капитан Вильямс смирился с мыслью, что поиски бесполезны, один из братьев Джонстонов поднял вдруг золотой слиток. Это был последний успешный спуск храпкового захвата. Вскоре руководителю экспедиции пришлось объявить об окончании работ.

«Клэймор» взял курс на гавань Вангароа. Когда до базы оставалось несколько миль, судно дало течь и едва не затонуло, ошвартовавшись у причала.

Так закончился один из самых успешных в истории водолазного дела подъемов золота. Из двух миллионов пятьсот тысяч у моря удалось отнять два миллиона триста шестьдесят тысяч фунтов стерлингов.



Б
рус
до
мач
ору
«су
суш
Б
бар
ное
воо
дву
воо
несу
Б
суд
меж
сты
счит
дева
рум
Б
под
тал
дах
пар
Б
ское
воо
Б
мор
мым
мач
хой
Б
или
кру
с н
жад

ОБЪЯСНЕНИЕ НЕКОТОРЫХ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

Барк — большое морское парусное судно, имеющее от трех до четырех (редко до пяти) мачт с прямым парусным вооружением, кроме последней, «сухой» (без реев), мачты, несущей косое вооружение.

Баркентина — или шхуна-барк — большое морское парусное судно, имеющее не менее вооружением и первую мачту, двух мачт с косым парусным вооружением и первую мачту, несущую прямое вооружение.

Бейдевинд — курс парусного судна против ветра, когда угол между диаметральной плоскостью и направлением ветра, считая от носа судна, менее девяноста градусов (восемь румбов).

Брашпиль — устройство для поднятия якорей с горизонтальным валом. На мелких судах — ручной, на крупных — паровой или электрический.

Бриг — двухмачтовое морское парусное судно с прямым вооружением на обеих мачтах.

Бригантина — двухмачтовое морское парусное судно с прямым вооружением на передней мачте и косым на задней, «сухой», мачте.

Бушприт — горизонтальный или несколько наклонный брус круглого сечения, выступающий с носа парусного судна, служащий для выноса вперед и

крепления носовых трехугольных парусов с целью увеличения парусности и улучшения поворотливости судна.

Валовая грузопместимость — объем всех помещений судна как под верхней палубой, так и на палубе, за определенными точно перечисленными исключениями. Выражается в регистровых тоннах и служит показателем размера судна.

Ванты — снасти на судне, удерживающие с боков и несколько сзади мачты и их продолжения в высоту (стенги, брам-стенги и т. д.).

Ватерлиния — линия, отмеченная цветной полосой вдоль бортов судна, по которую оно углубляется, отвечает определенной осадке судна обычно в полном грузу.

Ватер-штаг — стоячий такелаж бушприта, удерживающий его снизу.

Водоизмещение — вес воды, вытесняемой судном, равный весу судна и груза на нем в тоннах.

Галера — гребно-парусное военное судно, появившееся на Средиземном море около VII века и продержавшееся на вооружении в странах Европы до конца существования гребного военного флота (до начала XIX века); низкобортное судно с вытянутым узким носом, кон-

чавшимся надводным тараном, приподнятой кормой. Имела один ряд весел.

Галион — большое парусное военное судно Испании и Португалии в средние века.

Дедвейт — полная грузоподъемность судна, выраженная в тоннах.

Джонка — китайское парусное судно с двумя-тремя мачтами, на которых ставится по одному парусу, сплетенному из циновки. В штиль может ходить и на веслах.

Док — 1) специальное сооружение для ремонта подводной части судов;

2) сооружение, предназначенное для ввода в него судов для стоянки в портах, где есть приливы и отливы.

Кабельтов — морская мера длины, равная одной десятой части морской мили, т. е. 185,2 метра.

Камбуз — место для приготовления пищи на судах — кухня.

Кессон — сооружение для возведения фундаментов под водой или в водоносных грунтах.

Клиппер — быстроходное парусное судно XIX века, отличавшееся более совершенными острыми и плавными обводами и значительной парусностью.

Клотик — точеный деревянный кружок, насаженный на верхушку мачты для защиты ее от проникновения влаги вдоль слоев дерева.

Кубрик — жилое помещение для экипажа судна.

Лац-порт — герметически закрывающаяся дверь в борту судна или в поперечных переборках твиндека на больших судах для ускорения производства грузовых операций.

Лот (ручной) — прибор для измерения глубины моря. Состоит из свинцовой гири (лота)

и тонкого троса (лотлиня) с вплетенными в него марками из разноцветной материи и кусочков кожи, вырезанных в виде полосок с зубцами и топориков. В основании гири сделана выемка, куда вмазывается смесь сала с мелом для доставания образцов грунта.

Миля морская — единица измерения расстояния на море, равная длине дуги одной минуты меридиана — 1852 метрам.

Нактоуз — специальная тумба, на которой устанавливается судовая компас.

Обстенены (паруса) — паруса поставлены в положение, при котором ветер дует в их переднюю сторону, прижимая к стеньгам и мачтам. При обстененных парусах судно получает задний ход.

Отличительные огни — огни, зажигаемые на обоих бортах судна (зеленый — на правом, красный — на левом), носимые судами на ходу от захода до восхода солнца.

Пакетбот — морское парусное судно, предназначенное для перевозки почты между портами Европы и Северной Америки.

Промена-дек — прогулочная палуба на пассажирском судне.

Рангоут — совокупность всех деревянных деталей, служащих для постановки и несения парусов (мачты, стеньги, бушприт, реи, гики, гафели и т. п.).

Рея — круглое веретенообразное дерево, подвешиваемое к мачтам и стеньгам за середину, служащее для привязывания прямых парусов.

Рейдер — тип военного судна.

Реллинги — поручни на судне.

Сажень — морская, или английская, равна 6 футам, или 1,83 метрам.

Стеньга — рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее.

Суперкарго — лицо, заведующее на судне приемом и выдачей грузов.

Тали (шлюпочные) — подъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом.

Траверз — направление, перпендикулярное к курсу судна, или к его диаметральной плоскости.

Трап — лестница на судне.

Узел — мера скорости на море, равная одной миле в час.

Утлегарь — рангоутное дерево, служащее продолжением бушприта.

Фалы — снасти для подъема и удержания в требуемом положении парусов вместе с реями и гафелями, к которым крепятся их верхние кромки.

Фарватер — проход между подводными опасностями (мелями, рифами, скалами и пр.), имеющий глубину, достаточную для безопасного плавания судна.

Фальшборт — продолжение борта, возвышающееся по краям открытых палуб для защиты от воды и предохранения людей от падения за борт.

Фок-мачта — передняя мачта на судне, т. е. первая, считая от носа.

Фордуны — снасти стоячего такелажа, удерживающие стеньги и брам-стеньги с боков и сзади.

Форпик — носовой отсек, расположенный непосредственно у форштевня. Служит обычно балластной цистерной.

Фрегат — во времена парусного флота трехмачтовый корабль, второй по величине после линейного корабля. Фрегаты имели до шестидесяти пушек, расположенных на двух палубах — верхней открытой и нижней закрытой.

Фут — мера длины, равная 12 дюймам, или 30,48 сантиметрам.

Швартовы — тросы, с помощью которых судно крепят к причалу, стенке, пристани и пр.

Шпангоут — поперечная связь корабельного корпуса, к которой крепится обшивка.

Штевни — особо прочные части корпуса, которыми заканчивается набор судна в носу (форштевень) и корме (ахтерштевень).

Шхуна — парусное судно с двумя и более мачтами, вооруженными косыми парусами.

Штормтрап — веревочная лестница с деревянными ступенями, спускаемая за борт судна при волнении моря, когда нельзя спустить обычный заборный трап.

Якорный клюз — стальная или чугунная литая труба, пропущенная через палубу сквозь борт судна; служит для провода якорной цепи.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Голубая лента Атлантики	5
Дым над океаном	5
Первые сенсации	9
Победы и поражения «Кунард лайн»	13
Новый опасный соперник	18
Столкновение «Арктика»	20
Океанский марафон продолжается	24
Атлантика против «Атлантика»	28
Трагедии гонок	31
Борьба гигантов	35
Гибель «непотопляемого»	39
Приз «Голубая лента Атлантики»	42
Судьба «Нормандии»	46
Последний рекордсмен	58
Спасите наши души	61
Сигнал бедствия	61
Тревога в эфире	68
Последние радиogramмы «Титаника»	72
На помощь пароходу «Вольтурно»	77
Единая аварийная радиоволна	85
Подвиг танкера «Советская нефть»	89
Они не пройдут мимо	95
«Почта Нептуна»	99
Немые свидетели	99
Призраки морей	104
Реки в океанах	110
«Бутылочная почта»	115
Тайны «морских бутылок»	126
Кладбища кораблей	134
«Бойся земли!»	134
Туманы Английского канала	135
«Пожиратель кораблей»	141
«Гнилой угол» Атлантики	152
«Дрейфующая смерть»	158
Мыс Бурь	164

	Стр.
Сеймурские Теснины	167
Тасмания — остров кораблекрушений	170
По следам морских катастроф	175
Сокровища погибших кораблей	175
Охотники за подводными кладами	181
Тайна «Непобедимой Армады»	203
Галионы бухты Виго	211
Вода и песок против «Синдиката»	218
Золото фрегата «Лютин»	222
Грот «Генерала Гранта»	228
Шестьдесят два с половиной процента	232
Золотые слитки «Ниагары»	243
Объяснение некоторых морских терминов	251

Стр.

3
5
5
9
13
18
20
24
28
31
35
39
42
46
58
61
61
68
72
77
85
89
95
99
99
104
110
115
126
134
134
135
141
152
158
164

Лев Николаевич Скрягин
ПО СЛЕДАМ МОРСКИХ КАТАСТРОФ

Редактор С. П. Матюнина
Обложка художника Г. П. Казаковцева
Технический редактор Е. А. Тихонова
Корректор Т. И. Садовникова

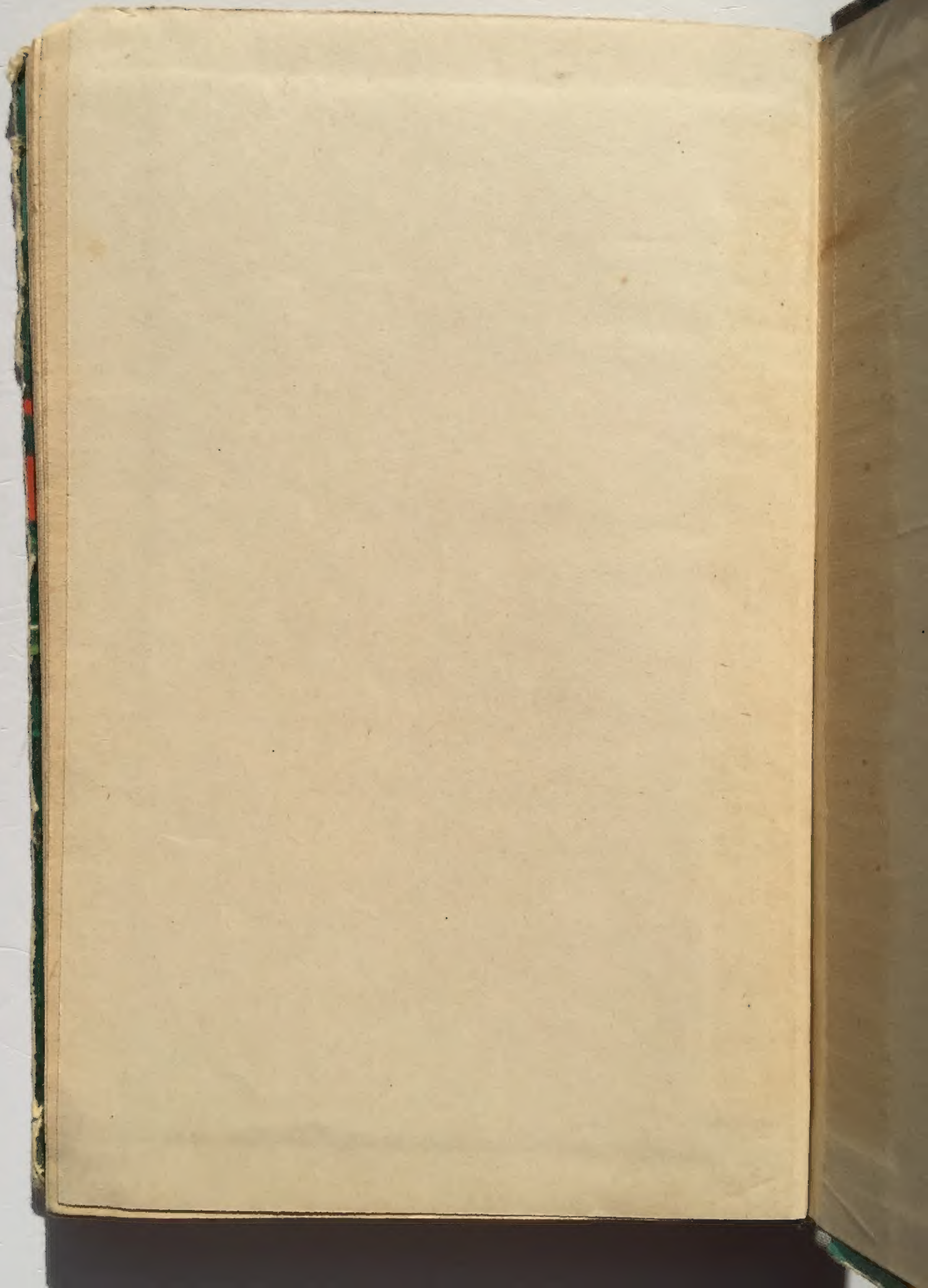
Подписано к печати с матриц 5/II 1965 г.
Формат бумаги 84X108¹/₂. Печ. листов 8,25 (1 вкл.)
(условных 13,86) Бум. листов 4,125. Уч.-изд. л. 13,32
Т00154 Тираж 100 000. Изд. № 1-3-1/8 № 2923. Зак. 967
Цена 40 коп. Переплет 15 коп.
Изд-во «ТРАНСПОРТ», Москва, Басманный туп., 6а

Отпечатано с матриц
в Московской типографии № 4 Главполиграфпрома
Государственного комитета
Совета Министров СССР по печати
Б. Переяславская, 46

р.
(1 вкл.)
л. 13,32
Зак. 967

уп., ба

прома



55 коп.



• Т Р А Н С П О Р Т • 1 9 6 5

W. C. H. P. A. I. 14

PO

CLEMM

NO

CC

X

NO

CC